



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 114]

नई दिल्ली, मंगलवार, मार्च 31, 2015/चैत्र 10, 1937

No. 114]

NEW DELHI, TUESDAY, MARCH 31, 2015 /CHAITRA 10, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 25 मार्च, 2015

सं. टीएमपी/34/2014-टीएमआईएलएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा इस प्राधिकरण द्वारा पारित 20 मई, 2014 के आदेश पर पुनर्विचार करने के लिए टी एम इन्टरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) द्वारा, प्रस्तुत आवेदन का इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/34/2014-टीएमआईएलएल

टीएम इन्टरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड

.....

आवेदक

कोरम:

(i) श्री टी एस बालासुब्रह्मणियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(फरवरी, 2015 के 13वें दिन पारित)

यह मामला दिनांक 20 मई, 2014 के आदेश की समीक्षा के लिए, टीएम इन्टरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) द्वारा प्रस्तुत समीक्षा आवेदन से संबंधित है।

1.2 इस प्राधिकरण द्वारा, टीएम इन्टरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) से प्राप्त प्रस्ताव पर, इसके दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए, 20 मई, 2014 को एक आदेश पारित किया गया था। यह आदेश 10 जून, 2014 को भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 175 पर अधिसूचित हो चुका है। इस प्राधिकरण द्वारा 11 जून, 2014 के पत्र सं. टीएमपी/44/2012-टीएमआईएलएल के

अंतर्गत टीएमआईएलएल को इस स्थिति के संबंध में सूचित कर दिया गया है। ये संशोधित दरमान 01 जुलाई, 2014 से लागू हो चुके हैं तथा 31 मार्च, 2016 तक लागू रहेंगे।

2.1 इस परिप्रेक्ष्य में टीएमआईएलएल द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश की धारा 3.3.1 के अनुसार 20 मई 2014 के आदेश की समीक्षा के लिए 09 जुलाई, 2014 को आवेदन प्रस्तुत किया गया है।

2.2 टीएमआईएलएल की दिनांक 09 जुलाई, 2014 की ई-मेल में, प्रशुल्क आदेश की पुनरीक्षा के लिए उल्लिखित मुख्य बिन्दुओं का सारांश इस प्रकार है :-

(i). वर्ष 2010-2013 के लिए आय में नोशनल आधार पर ₹10.67 करोड़ की वृद्धि:

टीएमआईएलएल द्वारा पिछली अवधि के दौरान दी गई कमीशन/छूट का विवरण नहीं दिया गया है। इसलिए प्राधिकरण ने इसे 15% मानते हुए अक्टूबर 2011 की दरों में 15% की वृद्धि की है। परिकलन की इस पद्धति से 2011-12 के लिए राजस्व में ₹2.71 करोड़ तथा 2012-13 के लिए ₹3.74 के नोशनल की वृद्धि हुई है। प्राधिकरण द्वारा 2010-11 के लिए ₹4.22 करोड़ के नोशनल राजस्व भी परिकलित किया गया।

(ii). वर्ष 2010-11, 2011-12 के लिए निम्नतर व 2012-13 के लिए शून्य कार्य पूंजी:

प्राधिकरण द्वारा वित्तीय वर्ष 11, 12 और 13 के लिए बर्थ नं. 12 के लिए औसतन प्राप्त कुल वर्तमान परिसंपत्तियों के आधार पर वर्तमान देनदारियां परिकलित की थी। पिछले कार्य निष्पादन के विश्लेषण में कोई वर्तमान देनदारियों पर विचार नहीं किया जाना चाहिए था। यह मत भी प्रासंगिक हो जाता है क्योंकि प्राधिकरण द्वारा विविध ऋणदाता भी शून्य माने जाते हैं।

(iii). प्रति पारी के आधार पर दरों का निर्धारण न होना [12.xLiili]:

प्राधिकरण मार्च और अक्टूबर, 2011 के आदेशों के अनुसार अपने पक्ष पर कायम है और प्रयोक्ता के दृष्टिकोण से उल्लेख करती है कि लदायी/उत्तराई प्रचालन के लिए क्रेन को लगाये जाने की अवधि अधिक प्रासंगिक नहीं और तदनुसार प्रति मिट्रिक टन के हिसाब से निश्चित दर ही आधार होना चाहिए। टर्मिनल प्रचालन के दृष्टिकोण से यह बात सही लगती है कि यदि प्रयोक्ता के कारण अर्थात् लदाई के लिए कार्गो का न होना या खराब कार्य प्रबंध योजना के कारण टर्मिनल या परिसंपत्तियां क्रियारत्त नहीं होती है और परिणामतः कार्य निष्पादन धीमी गति से होता है या परियोजना के कार्गो की लदायी/उत्तराई के लिए विशिष्ट तरीके की आवश्यकता होती है और इस प्रकार समय की अधिक खपत होगी तो प्रचालन के "प्रति पारी के आधार पर दर" महत्वपूर्ण हो जाती है।

(iv). श्रम प्रभार के लिए प्रति मिट्रिक टन की दर [धारा 12.xLvii]:

टीएमआईएलएल ने खण्ड 7.1 में श्रम प्रभार के लिए ₹50/मी टन की नई दर का प्रस्ताव दिया था। प्राधिकरण ने यह सुझाव देते हुए यह दर लागत पर आधारित नहीं है इसलिए इसे अनुमोदित नहीं किया था। टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित नई प्रशुल्क मद से होने वाले अतिरिक्त राजस्व का आकलन नहीं किया है। बी#12 पर कार्यरत श्रमिकों की लागत को टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में पहले ही जोड़ लिया गया है तथा अतिरिक्त राजस्व जो इस सेवा से अर्जित किया जा सकता है, का विश्लेषण भी दिया गया है।

(v). वर्ष 2007-08 से 09-10 तक के लिए विगत अधिक्य समायोजन [परिशिष्ट-II] की धारा 12.XVII,XVI]:

प्राधिकरण ने अक्टूबर 2011 के आदेश के आधार पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक आशातीत अधिक्य से ₹4.6 करोड़ का समंजन किया है। प्राधिकरण द्वारा 2007-08 से 2009-10 तक की अवधि के आशातीत अधिक्य के कारण ₹4.60 करोड़ का समंजन नहीं होना चाहिए था क्योंकि प्राधिकरण के 25 मार्च, 2011 के आदेश द्वारा और आगे 11 अक्टूबर, 2011 के आदेश द्वारा समीक्षित अधिक्य पर आपत्ति उठाई गई है और यह माननीय उच्च न्यायालय, कलकत्ता के निर्णयाधीन है।

(vi). अनाधिकृत अधिभोग प्रभार:

टीएमआईएलएल ने खण्ड 13 के अनुसार दिनांक 31 जनवरी, 2014 के पत्र तथा प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपने पूर्ववर्ती प्रस्तावों में "प्लाटों के अनाधिकृत अधिभोग" से संबंधित निबंधन एवं शर्तें शामिल करने हेतु प्राधिकरण से अनुरोध किया था। प्राधिकरण में उन्हें प्रशुल्क आदेश में शामिल नहीं किया है।

(vii). आगामी वर्षों के लिए प्रचालन व्यय का परिकलन:

निवेशित पूंजी:

क्योंकि टीएमपी द्वारा सन्ड्री डेटर्स की अनुमति नहीं दी गई है कार्य पूंजी के परिकलन के लिए वर्तमान देनदारियां शून्य मानी जानी चाहिए। अन्यथा वर्तमान देनदारियों के कारण कार्यपूंजी का परिकलन त्रुटिपूर्ण हो सकता है। यही कारण है कि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में वर्तमान देनदारियां नहीं ली गई हैं।

2.3. इस प्रकार टीएमआईएलएल ने प्राधिकरण से, मई, 2014 के आदेश में उल्लिखित उपर्युक्त मुद्दों पर, उनके अनुरोध के परिप्रेक्ष्य में पुनर्विचार करने का अनुरोध किया है।

3.1. मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश की धारा 3.3.1 के अनुसार इस प्राधिकरण को, प्रासंगिक कार्रवाईयों में विचारित अभिलेखों में केवल गलतियों के संबंध में ही किसी प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के लिए आवेदन को स्वीकार करने का अधिकार है बशर्ते ऐसा आवेदन शासकीय राजपत्र में अधिसूचित करने की तिथि से 30 दिन के भीतर प्रस्तुत किया जाता है। 20 मई, 2014 को पारित आदेश 10 जून, 2014 को अधिसूचित किया गया था। अतः वर्तमान मामले में टीएमआईएलएल का 09 जुलाई, 2011 का आवेदन, निर्धारित 30 दिन की अवधि के भीतर किया गया है।

3.2. विगत में जब पत्तनों/निजी टर्मिनलों द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेशों की समीक्षा करने के लिए आवेदन दिया गया है, पत्तनों/निजी टर्मिनलों द्वारा प्रस्तुत ऐसे आवेदनों पर आम परामर्शी प्रक्रियाधीन कार्रवाई की गई है। तदनुसार, टीएमआईएलएल के समीक्षा-आवेदन पर पृथक् रूप से कार्रवाई की गई।

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, टीएमआईएलएल का समीक्षा आवेदन संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणी के लिए भेजा गया था। एक अनुस्मारक भेजने के बावजूद किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने आदेश की समीक्षा होने तक कोई प्रतिक्रिया नहीं भेजी है।

4.2. कोलकाता पत्तन न्यास ने दिनांक 27 अक्टूबर, 2014 के अपने पत्र में टीएमआईएलएल के समीक्षा आवेदन पर अपनी टिप्पणी दी है। इसे टीएमआईएलएल को टिप्पणी के लिए भेज दिया है। टीएमआईएलएल ने अपने 22 दिसम्बर, 2014 के पत्र में उत्तर दे दिया है।

5.1 इस मामले में 22 अगस्त, 2014 को कोलकाता पत्तन न्यास के परिसर में संयुक्त रूप से सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में टीआईएमएलएल और केओपीटी ने अपना-अपना पक्ष रखा।

5.2 संयुक्त सुनवाई के निर्णयानुसार टीआईएमएलएल को हमारे दिनांक 26 अगस्त, 2014 के पत्र के अंतर्गत कुछ अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है। तदनुसार टीएमआईएलएल ने अपने दिनांक 10 सितम्बर, 2014 के पत्र द्वारा जानकारी दे दी है। हमारे द्वारा अपेक्षित जानकारी और उस पर टीएमआईएलएल के प्रत्युत्तर का सारांश इस प्रकार है :-

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा अपेक्षित जानकारी	टीएमआईएलएल के उत्तर					
(i)	टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान की गई पॉवर प्वायंट प्रेजेंटेशन की एक हार्ड कॉपी रिकार्ड और संदर्भ के लिए प्रस्तुत करना।	प्रेजेंटेशन की हार्ड-कॉपी प्रस्तुत कर दी गई है।					
(ii)	संयुक्त सुनवाई के दौरान टीएमआईएलएल को आपत्ति जताई गई कि वास्तविक विवरण के अभाव में प्राधिकरण को रियायत और छूट के लिए 15% की दर पर मजबूर होकर सहमत होना पड़ा। इसलिए संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयानुसार टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की रियायत और छूट से संबंधित वास्तविक विवरण प्रस्तुत करना।	टीएमआईएलएल द्वारा वास्तविक राजस्व प्राप्ति, अर्थात् 2008 की अनुमोदित दरों के अनुसार परिकलित की गई है जिसका विवरण नीचे दिया गया है। इसमें वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक टीएमआईएलएल द्वारा समग्र रूप से 14% की छूट दी गई है।					
		वि. व.	कार्गो	वास्तविक मूल्य योग (मूल्य करोड़ में)	अनुमोदित राशि योग (मूल्य करोड़ में)	अंतर का योग (मूल्य करोड़ में)	दी गई छूट (%)
		2010-11	सीमेंट क्लिंकर (तट हैंडलिंग)	0.67	0.92	0.25	27%
			उर्वरक	0.54	0.60	0.05	9%
			खनिज लौहा	17.15	20.72	3.57	17%
			चूना पत्थर	0.61	0.64	0.04	6%
			परियोजना कार्गो	3.78	4.25	0.48	11%

		स्टील निर्यात	0.60	0.65	0.05	8%
		स्टील आयात (एक्स प्लाट)	3.19	3.92	0.73	19%
		स्टील आयात (हुक बिन्दु)	1.13	1.33	0.20	15%
		चीनी	0.54	0.68	0.14	21%
		2010-11 योग	28.20	33.71	5.51	16%
2011-12	उर्वरक		0.59	0.61	0.02	4%
	एचएमसी		1.48	1.48	-	0%
	खनिज लौहा		11.38	12.83	1.45	11%
	चूना पत्थर		0.42	0.48	0.06	12%
	परियोजना कार्गो		4.98	5.47	0.49	9%
	स्टील निर्यात		0.36	0.36	-	0%
	स्टील आयात (एक्स प्लाट)		1.79	2.19	0.40	18%
	स्टील आयात (हुक बिन्दु)		0.77	0.84	0.07	8%
		2011-12 योग	21.76	24.25	2.49	10%
2012-13	उर्वरक		0.23	0.23	0.01	2%
	एचएमसी		3.30	3.60	0.30	8%
	खनिज लौहा		2.53	3.01	0.47	16%
	चूना पत्थर		7.34	7.87	0.54	7%
	परियोजना कार्गो		7.88	9.76	1.87	19%
	स्टील निर्यात		6.06	7.21	1.15	16%
	स्टील आयात (एक्स प्लाट)		2.24	2.47	0.23	9%
	चीनी		0.19	0.27	0.08	30%
		2012-13 योग	29.77	34.42	4.65	14%
	कुल योग		79.73	92.38	12.65	14%

उल्लेखनीय है कि प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 की धारा 2.13 के अनुसार वास्तविक राजस्व का परिकलन किया जाए। इस मुद्दे पर टीएमआईएलएल का दृष्टिकोण समीक्षा आवेदन दिनांक 09 जुलाई, 2014 में पहले ही विस्तार से दिया जा चुका है।

(iii)

इसके अतिरिक्त, हार्बर मोबाईल क्रेन द्वारा विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रति टन हिसाब से विभिन्न दरों हेतु टीएमआईएलएल द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान किए गए अनुरोध के संबंध में टीएमआईएलएल द्वारा प्रत्येक किस्म के कार्गो के प्रहस्तन के लिए टीएमआईएलएल की स्थिति को निष्प्रभावी रखते हुए प्रति टन दरें प्रस्तुत करना ।

प्राधिकरण को, टीएमआईएलएल के 31 जनवरी, 2014 के प्रस्ताव पर विचार करने का अनुरोध किया गया है। प्रपत्र-1 के क्रम सं. 05 में विभिन्न कार्गो के लिए प्रति मीट्रिक टन के हिसाब से हार्बर मोबाइल क्रेन के रेट निकालने का परिकलन दिया गया है । सभी कार्गो के लिए राजस्व वही है और उनके निष्पादन के आधार पर विभिन्न दरें लगाई गई हैं । प्रचालन लागत को ध्यान में रखते हुए क्रेन के लिए राजस्व मांग के औचित्य के लिए परिकलन इस प्रकार है:

हार्बर मोबाइल क्रेन (2012-13 के आंकड़ों पर आधारित)	
(क) लागत विवरण:	₹ लाखों में
अनुरक्षण एवं मरम्मत लागत	119
मूल्यहास	83
कुल लागत	202
(ख)	
2012-13 को अनन्तिम ब्लॉक	787
(ग)	
आरओसीई (@16%)	126
(घ)	
कुल योग (क+ग)	328
(ङ.)	
2012-13 की वास्तविक पारी	147
(च)	
लागत प्रति पारी	223075
(छ)	
प्रस्तावित दर-प्रति पारी	150000

6. इस मामले में विचार विमर्श संबंधी कार्य विवरण इस प्राधिकरण के कार्यालय में लिखित रूप में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों के तर्कों के उद्धरण, उन्हें अलग से भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिए जाएंगे।

7. टीएमआईएलएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में दिए गए बिन्दुओं का सारांश, 20 मई, 2014 के प्रशुल्क आदेश से संबंधित उद्धरण और उन पर हमारा विश्लेषण इस प्रकार है :-

(1) वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए नोशनल आधार पर ₹10.67 करोड़ की आय वृद्धि:

(क) टीएमआईएलएल द्वारा अपने आवेदन में दिए गए बिन्दु।

प्राधिकरण ने 2008 की दरें लेकर उसे वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक 11.93 लाख मिट्रिक टन से गुणा करते हुए, पिछली अवधि के लिए वास्तविक प्रचालन आय परिकलित की थी। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अलग-अलग लेखों के अनुसार प्रचालन आय, वास्तविक आय से "फिक्स्ड डिपॉजिट" से कम करने के तत्पश्चात उसमें 15% की वृद्धि करके निर्धारित की गई है। इस कारण टीएमआईएलएल ने पिछली अवधि में दिए गए कमीशन/छूट का विवरण नहीं दिया है, प्राधिकरण ने उसे 15% माना है और अक्टूबर 2011 की दर को 15% बढ़ा दिया है। इस परिकलन पद्धति से वर्ष 2011-12 के लिए नोशनल

राजस्व में ₹2.71 करोड़ की वृद्धि हुई है तथा वर्ष 2012-13 के लिए ₹3.74 करोड़ की। इस प्राधिकरण ने वर्ष 2010-11 के लिए 4.22 करोड़ के नोशनल राजस्व भी परिकलित किया है।

दिशानिर्देश की धारा 2.13 में किए गए प्रावधान से स्पष्ट है कि वित्तीय निष्पादन की समीक्षा प्राधिकरण द्वारा वास्तविक आधार पर की जानी अपेक्षित है और नोशनल आधार के राजस्व को जोड़ने का दिशानिर्देश में उल्लेख नहीं है। टीएमआईएलएल ने वास्तव में अधिक मात्रा के रूप में बढ़े हुए कार्य निष्पादन और लागत के इष्टतमीकरण का लाभ, प्राधिकरण की पद्धति के अनुसार पिछले ग्राहकों से उठाए गए लाभों को भावी ग्राहकों को देने की अपेक्षा, वास्तविक उपयोक्ताओंको उसी अवधि में दे दिया है जब ये लाभ (प्राधिकरण द्वारा परिकलित दरों से निम्नतर दरें लिए जाने पर) वास्तव में उठाए जा रहे थे।

दिशानिर्देशों की धारा 2.16.1 के अनुसार यह टीएमआईएलएल के लिए अनिवार्य या अपेक्षित नहीं है कि टीएमआईएलएल प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों का उच्चतम सीमा स्तर अपनाए जैसाकि पिछली अवधि में अर्जित वास्तविक राजस्व के परिकलन के लिए टीएमपी द्वारा माना गया है। टीएमआईएलएल यदि चाहे तो दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अन्दर निम्नतर दर वसूल सकता है।

टीएमआईएलएल के वैधानिक लेखा परीक्षकों द्वारा लेखा परीक्षित और केओपीटी द्वारा नियुक्त स्वतंत्र लेखा परीक्षकों द्वारा सत्यापित पृथक-पृथक लेखों के अनुसार अर्जित वास्तविक राजस्व को न मानते हुए, प्राधिकरण ने सभी व्यावहारिक प्रयोजनों के लिए कथित लेखा परीक्षित लेखों को चुनौती दी है जोकि त्रुटिपूर्ण गलत और अस्वीकार्य है।

वित्तीय वर्ष 2011 से 2013 तक 10.67 करोड़ का नोशनल राजस्व जो टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित नहीं किया गया था, की अतिरिक्तता के साथ और तदनुसार भविष्य में अधिक्य के समंजन हेतु परिकलन के कारण उपयोक्ता को गलती से दो बार लाभ मिल गया है, एक बार स्वेच्छा से टीएमआईएलएल द्वारा तथा पुनः प्राधिकरण द्वारा लागत विवरणी में अनार्जित राजस्व को लागत विवरणी में शामिल कर लिए जाने पर और भावी प्रशुल्क के प्रति समंजित किए जाने वाले टीएमआईएलएल के नोशनल लाभ का परिकलन करने से।

जैसाकि पहले भी उल्लेख किया गया है, प्रशुल्क आदेश के पैरा 12(v) (क) में टीएमपी द्वारा टीएमआईएलएल द्वारा दायर की गई पिछली याचिका के लम्बित होने से बिना प्रभावित हुए और प्रशुल्क दिशानिर्देश नीति की धारा 2.13 को ध्यान में रखते हुए प्रशुल्क निर्धारित करना चाहा है। चूंकि टीएमपी द्वारा स्वीकारोक्ति अनुसार वह वर्तमान दरमान निर्धारित कर रहा था। जैसे पहले भी उल्लेख किया गया है, इसलिए टीएमआईएलएल द्वारा, "फिक्सड डिपॉजिट" में रखी गई राशि के माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुसरण में टीएमपी द्वारा पृथक्कीकरण का प्रश्न ही मिथ्या है चूंकि यह दिशानिर्देशों की धारा 2.13 के प्रावधानों अर्थात् वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन के अनुसार नहीं है।

अपनी स्वीकृति के चलते टीएमपी को उपर्युक्त याचिका में जारी आदेशों को अनदेखा कर देना चाहिए जैसे कि टीएमपी, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व का परिकलन करते समय, टीएमआईएलएल द्वारा फिक्सड डिपॉजिट में रखी गई राशियों को पृथक-पृथक नहीं कर सकी थी। एक बार टीएमपी ने, कोर्ट के आदेश के अनुपालन के विपरीत कि क्या वास्तविक राजस्व का कुछ भाग फिक्सड डिपॉजिट अकाउंट में डाला गया, वास्तविक अर्जित राजस्व को गणना में ले लिया था, तो उसके पश्चात् टीएमआईएलएल द्वारा उसके ग्राहकों को कमीशन/छूट देने के कारण 15% की वृद्धि को नहीं जोड़ सकती थी। इसलिए टीएमपी, टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए, अर्जित वास्तविक राजस्व को दिशानिर्देश की धारा 2.13 के विपरीत फिक्सड डिपॉजिट में रखी गई राशि को पृथक-पृथक करके कम नहीं कर सकती थी और उसके पश्चात् एक तरफा और बिना किसी आधार और कार्य विधि के पूर्वोक्त राजस्व पर 15% जोड़ सकती थी। इस प्रकार टीएमपी का ₹10.67 करोड़ तक जाने वाला नोशनल राजस्व दिशानिर्देश के प्रावधानों के विपरीत और कार्यपद्धति के कार्यान्वयन में त्रुटि के कारण, आधारहीन है और सही नहीं है। इसलिए इस पूर्वोक्त नोशनल राजस्व के अप्रमाणिक अलिखित दावे से संबंधित त्रुटि को दूर करने का अनुरोध किया जाता है।

(ख) प्रशुल्क आदेश दिनांक 20 मई, 2014 से प्रासंगिक उद्धरण:

(पैरा सं. 12(v)(b))

“माननीय न्यायालय के निदेश के अनुपालन में, टीएमआईएलएल (2008 प्रशुल्क के आधार पर) संग्रहीत राशि और 2011 प्रशुल्क के आधार पर आय की राशि के बीच अंतर के लिए 24 जून 2011 से प्रत्येक माह इसके द्वारा सृजित किए जा रहे सावधि जमा राशियों के व्यौरों के बारे में हमें समय पर सूचित किया जा रहा है। टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित सावधि जमा राशियों के व्यौरों के आधार पर वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अंतर आय क्रमशः ₹371.08 लाख और 308.75 लाख रुपये परिगणित होती है। सावधि जमा की यह राशि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के पृथक्कृत वार्षिक लेखों में दर्शायी गई प्रचालन आय के क्रमशः घटायी गयी है, ताकि अक्टूबर 2011 में अनुमोदित प्रशुल्क के कम किए गए स्तर के आधार पर आय पर पहुंचा जा सके।

चूंकि प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही निजी प्रचालक द्वारा अपने विवेक से स्वीकृत छूट/रियायतों को स्वीकार नहीं करती है, इसलिए टीएमआईएलएल से वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा स्वीकृत रियायतों और छूटों यदि कोई हो, व्यौरे भेजने के लिए विशेष अनुरोध किया गया था। हालांकि टीएमआईएलएल ने प्रश्न का जवाब दिया था परन्तु इसने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान कोई छूट/रियायतें देने से स्पष्ट रूप से इंकार कर दिया था। इसे स्थिति पर विचार करते हुए पिछले प्रशुल्क चक्र में टीएमआईएलएल द्वारा छूट/रियायतें स्वीकृत की गई हैं। यह अनुमान लगभग सही नहीं होगा कि टीएमआईएलएल को वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान छूट/रियायतें आफर करनी चाहिए थीं। तथापि, चूंकि टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए विभिन्न गति विधियों से वसूली योग्य प्रचालन आय की गणना के संबंध में विस्तृत गणनाएं नहीं भेजी गई हैं, यह संभव नहीं पाया गया है कि अक्टूबर, 2011 में अनुमोदित दरों के आधार पर प्रचालन आय निर्धारित की जाए ताकि रियायतों/छूटों को स्वीकार नहीं किया जा सके। इस स्थिति के मद्देनजर, पूर्ववर्ती अनुच्छेद में यथा निर्धारित प्रचालन आय के 15 प्रतिशत तक रियायतों/छूटों की राशि पर विचार करना अनुपयुक्त नहीं होगा।

यदि टीएमआईएलएल का यह मत है कि सुविचारित रियायतों/छूटों की मात्रा अधिक है तो टीएमआईएलएल इस प्राधिकरण के पास जा सकता है और इस विश्लेषण में सुविचारित रियायतों तथा छूटों से संबंधित घटक की मात्रा की समीक्षा करने की सीमा, सीमित करने के लिए कह सकता है। "इसके अलावा वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच कई तरह की तुलना करनी होगी। आदेश दिनांक 25 मार्च से 31 मार्च, 2013 के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से अवधि के लिए अनुमानित आय प्रभावित कटौती दर्शाने के लिए संशोधित की गई है।"

(ग) विश्लेषण:

- (i) व्यवसाय के संवर्धन के लिए उपाय जैसे रियायत या छूट देना, ये प्रचालक के प्रबंधनीय निर्णय का भाग होते हैं। अपने ग्राहकों को छूट या रियायत देने जैसे प्रबंधकीय निर्णयों से नियामक के निर्णयों को प्रभावित नहीं किया जा सकता।
- (ii) प्राधिकरण का मत है कि पिछले कार्य निष्पादन की समीक्षा के लिए संबंधित पत्तन/निजी टर्मिनल के अनुमोदित दरमानों के अनुसार पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान होने वाली आय पर ही विचार किया जाए। इस मत अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा सभी महापत्तन न्यासों तथा वहां पर कार्यरत सभी प्रचारकों हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए समरूप दृष्टिकोण अपनाया है।
- (iii) जैसा कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 की धारा 2.16.1 में अनुबंधित है, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें सीमित स्तर की हैं और रियायत या छूट देना प्रचालक के विवेक पर निर्भर करता है। इस धारा के अंतर्गत केवल महापत्तनों/प्रचालकों को यदि वे अपने वाणिज्यिक हित में ऐसा चाहें तो प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों से कम वसूलने की स्वतंत्रता दी गई है। परन्तु कथित दिशानिर्देशों में कहीं भी ऐसा उल्लेख नहीं है कि पत्तनों/टर्मिनल प्रचालकों द्वारा अनुमत्त रियायत प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में मान्य होगी।
- (iv) मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों की धारा 2.13, जो सरकार के नीति संबंधी निर्देश हैं और इस प्राधिकरण के लिए बाध्यकारी है इस प्राधिकरण को प्रचालक के कार्य की कार्यपरक और वित्तीय परक समीक्षा करने का प्राधिकार देते हैं। इस प्रक्रिया में टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त रियायत और छूट, पृथक्कृत लेखों में उल्लिखित आय में केवल वापस जोड़ दी जाती है। इससे लेखा परीक्षित खातों पर कोई आपत्ति दर्ज नहीं होती जैसा टीएमआईएलएल का मत है।

- (v) उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में कुल रियायत और छूट का, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की कुल वास्तविक आय ₹1066.66 लाख में जोड़ा जाना सही पाया गया है। वास्तव में, यदि टीएमआईएलएल यह समझे कि रियायत और छूट की मात्रा अधिक है तो छूट और रियायत से संबंधित घटक की मात्रा पर एक सीमा तक पुनर्विचार करने के लिए प्राधिकरण से अनुरोध करने का विकल्प टीएमआईएलएल को दिया गया था।
- (vi) इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के दौरान इसके द्वारा अनुमत्त वास्तविक रियायत और छूट की मात्रा, समीक्षा आवेदन से संबंधित कार्रवाईयों के दौरान, प्रस्तुत की है और उल्लेख किया है कि संदर्भाधीन वर्षों के दौरान इसके द्वारा रियायत और छूट 14% तक दी गई है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि रियायत और छूट की वास्तविक धनराशि के अभाव में यह आय का 15% मान ली गयी थी। अब, क्योंकि रियायत और छूट का वर्षवार ब्यौरा उपलब्ध करा दिया गया है इसलिए टीएमआईएलएल द्वारा रियायत और छूट के संबंध में प्रस्तुत औसतन 14% की रियायत और छूट गिने जाने का कोई औचित्य नहीं है। अब विश्लेषण में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि में रियायत और छूट का वर्षवार ब्यौरा क्रमशः ₹ 551 लाख, ₹ 249 लाख और ₹ 465 लाख अर्थात् कुल ₹ 1265 लाख माना जाता है।
- (vii). यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि अक्टूबर, 2011 के प्रशुल्क आदेश में जिसमें उस समय विद्यमान प्रशुल्क पर 17.87% की छूट (कटौती) को टीएमआईएलएल द्वारा माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय में चुनौती दी गई थी और साथ-साथ अंतरिम स्थगन आदेश के रूप में इसका प्रभाव प्रशुल्क आदेश पर भी पड़ा है। परिमाणतः टीएमआईएलएल ने वर्ष 2008 में निर्धारित प्रशुल्क वसूलना जारी रखा जिसके परिणाम स्वरूप 2008 की दरों पर आधारित आय प्रथक्कृत लेखों में दर्शायी जानी थी। जब इस प्राधिकरण को टीएमआईएलएल द्वारा दायर पिछली लम्बित याचिकाओं से प्रभावित हुए बिना प्रशुल्क निर्धारित करने के निदेश हुए हैं तो इस प्राधिकरण को वर्ष 2010-11 से वर्ष 2012-13 के लिए अक्टूबर, 2011 में अनुमोदित प्रशुल्क की घटे हुए स्तर के आधार पर आय पर विचार करने से वंचित नहीं किया जा सकता। इसलिए वर्ष 2011-12 व 2012-13 के क्रमशः ₹371.08 लाख और ₹308.75 लाख की सावधि जमा राशि को वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए पृथक्कृत वार्षिक लेखों में दर्शाई गई प्रचालन आय से घटा दिया गया ताकि अक्टूबर 2011 में अनुमोदित प्रशुल्क के घटे हुए स्तर पर आधारित आय को परिकलित किया जा सके। इसलिए इस संबंध में उपर्युक्त उल्लिखित कार्रवाई गलत नहीं है जैसाकि टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है।

(2) परिकलन में 2010-11, 2011-12 के लिए कम तथा 2012-13 के लिए शून्य कार्य पूंजी:

(क) टीएमआईएलएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

प्राधिकरण द्वारा वित्तीय वर्ष 2011-12 और 13 के लिए वर्ष नं. 12 हेतु ली गई कुल वर्तमान परिसंपत्तियों के औसत के हिसाब से वर्तमान देनदारियां परिकलित की गई थीं।

इस संबंध में प्राधिकरण ने मार्च, 2011 के आदेश के माध्यम से उक्त वर्षों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय और कार्य पूंजी का परिकलन करते समय वर्तमान देनदारियों पर विचार करते हुए अक्टूबर 2011 के समीक्षा आदेश में अपने निर्णय पर कायम रहा है यद्यपि उक्त वर्षों के लिए अक्टूबर 2007 के आदेश और मार्च 2008 के समीक्षा आदेश के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारित करते समय, प्राधिकरण द्वारा विचारित वर्तमान देनदारियां शून्य थीं और दिशानिर्देशों में भी उनके परिकलन के संबंध में कोई मानदंड नहीं दिए गए हैं। इस दृष्टिकोण के मद्देनजर पिछले निष्पादन के विश्लेषण में पूर्वोक्त पर बिना किसी पक्षपात के कोई वर्तमान देनदारियों नहीं मानी जानी चाहिए थीं। यह मत प्रासंगिक भी हो जाता है क्योंकि प्राधिकरण द्वारा "सन्ट्री डैटर्स" शून्य माने गए हैं।

इस प्राधिकरण द्वारा परिगणना की इस पद्धति से टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय एक त्रुटि हुई है अतः त्रुटि को दूर किया जाए।

(ख) 20 मई, 2014 के प्रशुल्क आदेश से तत्संबंधी उद्धरण:

पैरा सं. 12(v)(i)(iv) तथा (v)

- (iv) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए मौजूदा देयताएं भेजी हैं। लेखा परीक्षित पृथक्कृत लेखों में निर्दिष्ट मौजूदा देयताएं बर्थ नं. 12 के संदर्भ में नहीं संपूर्ण हल्दिया प्रभाग के लिए हैं। इसलिए पृथक्कृत लेखों में यथा दिए गए हल्दिया प्रभाग के मौजूदा परिसंपत्तियों के लिए हल्दिया प्रभाग की मौजूदा देयताओं का अनुपात आधार रूप में लिया गया है और जैसा मौजूदा देयता की गणना करने के लिए विश्लेषण में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट किए गए पहुंच के आधार पर परिकलित मौजूदा परिसंपत्तियों के आंकड़ों पर लागू किया गया है।
- (v) वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए कार्य पूंजी क्रमशः ₹112.10 लाख और ₹35.18 लाख परिगणित होती है। वर्ष 2012-13 में, चूंकि मौजूदा देयताएं चालू संपत्तियों की अपेक्षा अधिक पाई गई हैं, इसलिए पूंजी परिणाम नकारात्मक आंकड़ों में है। अतः कार्य पूंजी वर्ष 2012-13 के लिए शून्य मानी गई है। इसलिए नियोजित पूंजी वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए ₹3835.69 लाख, ₹3510.63 लाख और ₹3196.68 लाख परिगणित होती है।

(ग). विश्लेषण:

- (i) प्रशुल्क दिशानिर्देश की धारा 2.9.3 के अनुसार नियोजित पूंजी के अंतर्गत "निबल स्थायी परिसंपत्तियां तथा कार्य पूंजी" आती हैं। धारा 2.9.4 में कार्य पूंजी की परिभाषा है – "वर्तमान परिसंपत्तियां-वर्तमान देनदारियां"। प्रशुल्क दिशानिर्देश-2005 में वर्तमान परिसंपत्तियों के निर्धारण के लिए मापदण्ड दिए गए हैं। इसका अर्थ यह नहीं है कि कार्यपूंजी का मूल्यांकन करते समय वर्तमान देनदारियों की अनदेखी कर दी जाए। इस प्रकार प्रशुल्क संबंधी सभी मामलों में कार्य पूंजी निर्धारित करते समय वर्तमान देनदारियों को भी अहमियत दी गई है।
- (ii). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की वर्तमान देनदारियां नहीं दर्शायी हैं। इसलिए यह प्राधिकरण वर्तमान देनदारियां दिखाने के लिए मजबूर था। इस प्रयोजन के लिए पृथक्कृत लेखों के अनुसार हल्दिया डिवीजन की परिसंपत्तियों के अनुपात में हल्दिया डिवीजन की वर्तमान देनदारियों को ले लिया गया और विश्लेषण में मई 2014 के आदेश में परिकलित वर्तमान संपत्तियों के आंकड़ों पर लागू किया गया। यह बात ध्यान रखने योग्य है कि वर्तमान देनदारियां तक करते समय ऐसा दृष्टिकोण टीएमआईएलएल के मार्च/अक्टूबर 2011 के आदेश में अपनाया गया है।
- (iii). टीएमआईएलएल ने इस पहलू पर मई 2014 के आदेश की समीक्षा के लिए अभिलेखों में किसी त्रुटि का कोई संकेत नहीं दिया है। इसलिए इस संबंध में समीक्षा की आवश्यकता नहीं है।

(3). प्रतिशिफ्ट के हिसाब से दरों का निर्धारण न किया जाना:

(क). टीएमआईएलएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

प्राधिकरण मार्च और अक्टूबर 2011 के आदेशों के अनुसार यह उल्लेख करते हुए अपने रूख पर कायम है कि उपयोक्ता के दृष्टिकोण से, लदायी/उत्तराई के कार्य के लिए क्रेन लगाने की अवधि इतनी प्रासंगिक नहीं होनी चाहिए और तदनुसार दर निर्धारण का आधार प्रति मीट्रिक टन होना चाहिए। टर्मिनल प्रचालक के दृष्टिकोण से यह बात प्रशंसनीय है कि यदि टर्मिनल और परिसंपत्तियां उपयोक्ता के कारण कार्यरत नहीं होती है। जैसे कि लदायी के लिए कार्गो का न होना या खराब प्रबंध योजना के कारण निष्पादन धीमी गति से होता है या कार्गो के लिए विशिष्ट प्रकार की लदायी/उतरायी की जानी है, जिनमें अधिक समय लगता है, तो प्रति शिफ्ट के आधार पर दर निर्धारण, प्रचालक के लिए महत्वपूर्ण हो जाता है। प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर ₹ 67.07/प्रति मी.टन केवल बड़े कार्गो के लिए सही है। तथापि, यदि स्टील और परियोजना (ब्रेक-ब्लक) कार्गो के लिए यह दर लागू की जाती है तो टीएमआईएलएल प्रचालन लागत भी वसूल नहीं कर पाएगी। जैसाकि पहले भी उल्लेख किया है प्रहस्तन प्रक्रियाओं के कारण इन कार्गो का कार्य निष्पादन स्तर बहुत नीचा है, अतः प्रति शिफ्ट के आधार पर दर निर्धारण आवश्यक है। एक "हारबर मोबाइल क्रेन" लगाकर, टीएमआईएलएल द्वारा स्टील कार्गो के लिए 800 मी.टन/शिफ्ट तथा कार्गो परियोजना के लिए 100-200 मी.टन/शिफ्ट का निष्पादन किया जा सकता है। अतः टीएमआईएलएल के लिए प्राधिकरण

द्वारा अनुमोदित प्रति मीट्रिक टन की दर से नीचे दिए परिकलन अनुसार प्रभार लेकर प्रचालन लागत वसूलकर पाना भी संभव नहीं है:

हॉरबर मोबाइल क्रेन (2012-13 के आंकड़ों पर आधारित)		
	लागत विवरण	₹ लाखों में
(i)	अनुरक्षण और मरम्मत लागत	119
	मूल्यहास	83
	कुल लागत	202
(ii)	2012-12 को अंतिम ब्लॉक	787
(iii)	आरबोसीई (@ 16%)	126
(iv)	कुल जोड़ (क + ग)	328
(v)	2012-13 की वास्तविक शिफ्ट	147
(vi)	लागत प्रति शिफ्ट	223075
(vii)	प्रति शिफ्ट प्रस्तावित दर	150000

तदनुसार "ब्रेक-बल्क कार्गो" के लिए प्रति शिफ्ट के आधार पर तथा "बल्क कार्गो" के लिए प्रति टन के आधार पर हॉरबर मोबाइल क्रेन हेतु प्रशुल्क को पृथक-पृथक करने का अनुरोध किया गया है जो प्रसंगवश पहले ₹67.07 प्रति मी. टन निर्धारित हो गया है।

(ख) 20 मई, 2014 के प्रशुल्क आदेश से तत्संबंधी उद्धरण:

(पैरा सं. 12(xLiii))

प्रति टन दर के अलावा एमएचसी के उपयोग के लिए पारी आधारित दर के निर्धारण का मुद्दा पर्याप्त रूप से जांचा गया है और पारी आधारित दर के लिए टीएमआईएलएल का प्रस्ताव मार्च और अक्टूबर, 2011 के प्रशुल्क आदेशों में उल्लिखित कारणों से खारिज किया गया था। टीएमआईएलएल ने अब से पहले लिए गए निर्णय से विपथन की मांग करते हुए कोई असाधारण परिस्थितियां नहीं बताई हैं। अतः प्रति टन आधार पर एमएचसी के उपयोग के लिए दर की वसूली जारी है।

(ग) विश्लेषण

- प्राधिकरण ने सदैव ये माना है कि प्रचालक के दृष्टिकोण से लदायी/उत्तरायी के कार्यों के लिए क्रेन के नियोजन की अवधि अधिक प्रासंगिक नहीं है। उपयोक्ता के लिए प्रशुल्क और वास्तविक कार्य निष्पादन जैसे प्रहस्तित कार्यों में तालमेल होना चाहिए। अतः इस प्राधिकरण ने पारी के आधार पर प्रशुल्क निर्धारण करने की अपेक्षा भार (टन) के आधार पर प्रशुल्क निर्धारण करना उचित माना है।
- अब टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि यदि उपयोक्ता के कारण टर्मिनल और परिसंपत्तियां प्रयोग नहीं की जाती जैसे कि लदायी के लिए कार्गो का न होने या खराब अनुरक्षण योजना के कारण निष्पादन दर धीमी हो जाती है, तो विशिष्ट प्रकार की लदायी/उत्तरायी वाली कार्गो परियोजनाओं से स्टील और परियोजना कार्गो प्रभावित होते हैं और यह कि टीएमआईएलएल इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रति टन की दर से प्रभार लेकर अपनी प्रचालन लागत वसूलने की स्थिति में नहीं होता है। परिणामतः टीएमआईएलएल ने पुनः टीएमआईएलएल पर एचएमसी के प्रयोग के लिए पारी के आधार पर दरें निर्धारित करने पर जोर दिया है। इसके अतिरिक्त संयुक्त सुनवाई के दौरान विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रति टन के हिसाब से अलग-अलग दरों के लिए टीएमआईएलएल द्वारा की गई मांग के संबंध में, टीएमआईएलएल ने अपने जनवरी 2014 के प्रस्ताव का हवाला किया है (जो टीएमआईएलएल से संबंधित मई 2014 के आदेश का आधार बना) जिसमें कार्गो प्रहस्तन के लिए टीएमआईएलएल ने प्रति टन के हिसाब से निम्नलिखित दरें प्रस्तावित की थीं।

कार्गो का विवरण	दर ₹ प्रति मी.टन
लौह अयस्क	56.25
चूना पत्थर	56.25
खाद एवं अन्य बड़े कार्गो	73.77

एचआरसी/सीआरसी आयात	136.36
स्टील आयात	112.50
परियोजना कार्गो	529.41

- (iii) इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि न्यू मैंगलूर पोर्ट ट्रस्ट (एनएमपीटी), वीओ चिदंबरनर पोर्ट ट्रस्ट (वीओसीपीटी), विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (पीपीपी) आदि बहुत से मुख्य पत्तन न्यासों पर एचएमसी के सामान्य आधार पर प्रयोग के लिए दर निर्धारित करते समय कार्गो की मुख्य श्रेणियों जैसे "ड्राई बल्क" कार्गो, "ब्रेक-बल्क" कार्गो और अन्य के लिए प्रति टन प्रहस्तन के लिए अलग-अलग दर निर्धारित की गई है। इस संबंध में परिकलन की व्याख्या नीचे की गई है:
- (iv) टीएमआईएलएल द्वारा जनवरी 2011 के प्रस्तुत प्रस्ताव अनुसार कार्गो-विवरण में "ड्राई बल्क" कार्गो (लौह अयस्क, चूना पत्थर व खाद) "ब्रेक बल्क कार्गो(स्टील) " और अन्य (परियोजना कार्गो) आते हैं जो एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किए जाते हैं। उपर्युक्त सूचीबद्ध अन्य मुख्य पत्तन न्यासों में 100 टन वाली एचएमसी के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु "ड्राई बल्क" कार्गो के लिए प्रहस्तन दर 12500 टन प्रति दिन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रहस्तन दर 6000 टन प्रति दिन तथा अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रतिदिन समान रूप से अपनायी गई है। इस प्रकार "ड्राई बल्क" कार्गो की प्रहस्तन दर 744 टन प्रति घंटा (12500 टन प्रति दिन/24 * 70% उपयोग) ब्रेक बल्क" कार्गो की प्रहस्तन दर 357 टन प्रति घंटा (6000 टन प्रतिदिन/24 घंटे * 70% उपयोग तथा अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर 223 टन प्रति घंटा (3750 टन प्रति दिन /24 घंटे * 70% उपयोग)।
- (v) टीएमआईएलएल पर एचएमसी के प्रचालन घंटों की संख्या, ऊपर कार्गो वार दी गई प्रहस्तन दर के आधार पर 586 घंटे आती है जिसका विवरण नीचे तालिका में दिया गया है:

कार्गो की भेदें	टीएमआई एलएल द्वारा प्रदत्त एचएमसीका उपयोग	कार्गो की श्रेणी	आकलित कुल आवागमन			एचएमसी द्वारा प्रहस्तित आवागमन				प्रतिदिन निष्पादन	प्रहस्तन दर प्रति घंटा	टीएमआई एलएल द्वारा औसतन आवागमन के प्रहस्तन के लिए घंटे
			2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16	औसत			
लौह अयस्क	80%	ड्राई बल्क	267974	250000	250000	214379	200000	200000	204793	12500	744	275
चूना पत्थर	50%	ड्राई बल्क	107190	250000	250000	53595	125000	125000	101198	12500	744	136
स्टील निर्यात	30%	ब्रेक बल्क	107190	125000	150000	32157	37500	45000	38219	6000	357	107
स्टील आयात	6%	ब्रेक बल्क	150065	150000	150000	9004	9000	9000	9001	6000	357	25
खाद	41%	ड्राई बल्क	26797	20000	20000	10987	8200	8200	9129	12500	744	12
परियोजना कार्गो	10%	अन्य	69673	65000	65000	6967	6500	6500	6656	3750	223	30
स्टील नौ वहन (सेल)	0%	ब्रेक बल्क	10719	10000	10000	0	0	0	0	6000	357	0
असंसाचित चीनी	0%	ड्राई बल्क	80392	45000	20000	0	0	0	0	12500	744	0
कुल			820000	915000	915000	327089	386200	393700				586

- (vi) इसलिए 586 प्रचालन घंटों के लिए ईंधन की खपत 70 लीटर प्रति घंटा की दर से मानी गई हैं। संदर्भाधीन मामले में अन्तिम निर्णय लिए जाने के समय डीजल की लागत ₹ 55 प्रति लीटर मानी गई है।
- (vii) टीएमआईएलएल से संबंधित मई 2014 क आदेश के अनुसार मरम्मत और अनुरक्षण के लिए औसत लेते हुए मरम्मत और अनुरक्षण हेतु ₹25.77 लाख माने गए हैं।
- (viii) लाइसेंस की धारा 4.1(क) के साथ पठित धारा 5.1(क) के अनुसार टीएमआईएलएल को, केओपीटी के प्रचलित दरमानों के अनुसार, कार्गो से संबंधित सभी प्रकार के राजस्व का भाग अदा करना होगा। इस प्राधिकरण ने फरवरी, 2014 में केओपीटी के प्रशुल्क आदेश संशोधित कर दिए

हैं। इस प्रकार वर्ष 2013-14 के लिए के एमएचसी के प्रयोग पर लाभान्श / राजस्व का अंश, फरवरी, 2014 में संशोधित किए जाने से पूर्व, केओपीटी की एचएमसी की दर ₹52 प्रति मी.टन माना है। वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए राजस्व अंश केओपीटी पर एमएचसी की संशोधित दर ₹62.40 प्रति मीट्रिक टन की दर से परिकलित किया गया है। तदनुसार, टीएमआईएलएल पर एचएमसी के लिए दरों के परिकलन में (टीएमआईएलएल के प्रशुल्क आदेश में मान्य और पास-श्रू के तौर पर अनुमत्त राजस्व अंश के रूप में) ₹52 प्रति टन/ ₹62.40 प्रतिटन का 8.126% दिखाया गया है। यह बात ध्यान देने योग्य है कि टीएमआईएलएल से संबंधित अक्टूबर, 2011 के समीक्षा आवेदन आदेश में एचएमसी के प्रयोग के लिए दर निर्धारित करने के लिए यह राजस्व अंश पारित माना गया था।

(ix) बीमा लागत एचएमसी की पूंजी लागत का 1% परिकलित की गई है जैसाकि अक्टूबर, 2011 के समीक्षा आदेश में मान्य हैं।

(x) लिखित औसतन मूल्य ₹6,61,00,000 पर मूल्यहास ₹66 लाख पर गिना गया है तथा अन्य खर्चों के लिए ₹20 लाख माने गये हैं जैसाकि अक्टूबर 2011 के समीक्षा आदेश में विचारित है।

(xi) पूर्वोक्त पैराग्राफों में स्पष्ट किए गए निम्नज्जनों के आधार एचएमसी के प्रयोग के लिए दरों का परिकलन किया गया है। टीएमआईएलएल ने किसी भी तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए आकलन नहीं किया है। इसलिए किसी तटीय आवागमन को लेखे में नहीं लिया गया है। तथापि, "ड्राई बल्क" कार्गो, (लौह अयस्क लौह अयस्क के पैलेट्स के अलावा) "ब्रेक बल्क कार्गो तथा अन्य कार्गो के लिए नीति अनुसार तटीय दर निर्धारित की गई है। इस संबंध में विवरण परिशिष्ट-I में दिया गया है।

(xii) परिकलन से स्पष्ट है कि "ड्राई बल्क" कार्गो हैडलिंग के लिए दर ₹86.24 प्रति मिट्रिक टन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए ₹575.48 प्रति मिट्रिक टन तथा ₹4082.85 प्रति मिट्रिक टन निकलती है।

तथापि टीएमआईएलएल ने प्रारंभ में, जैसाकि ऊपर पहले भी कहा गया है, प्रति टन की दरों के लिए प्रयास किया था। प्रति टन के हिसाब से टीएमआईएलएल द्वारा ये दरें प्रति पारी के आधार पर प्रस्तावित ₹150000 की प्रस्तावित दर से 3 पारियों को आधार मानते हुए विचारित हैं तथा प्रत्येक प्रकार के कार्गो के दैनिक निष्पादन कार्य पर विचार करते हुए परिकलित की गयी हैं फिर भी, चूंकि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित दरों को हमारे द्वारा परिकलित दरों से कम पाया गया है, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित स्तर की दरों को अनुमोदन के लिए उचित समझा जाता है। तथापि इसका अभिप्राय: यही नहीं लिया जाना चाहिए कि टीएमआईएलएल द्वारा पारी के आधार पर दर या टीएमआईएलएल द्वारा प्रत्येक किस्म के कार्गो के दैनिक कार्य निष्पादन या टीएमआईएलएल द्वारा, प्रति टन के हिसाब से दर परिकलित करने हेतु अपनायी गई प्रक्रिया का समर्थन किया जाता है।

(xiii) टीएमआईएलएल द्वारा पारी के आधार पर प्रस्तावित दर का मुख्य आधार यह है कि मई 2014 के प्रशुल्क आदेश में ₹67.07 प्रति मिट्रिक टन की अनुमोदित एक जैसी दर, यदि स्टील और प्रोजेक्ट कार्गो के लिए लागू की जाए तो, यह प्रचालन लागत की बसूली करने के लिए पर्याप्त नहीं है। चूंकि टीएमआईएलएल द्वारा जनवरी 2014 के प्रस्ताव में प्रस्तावित कार्गोवार दरें स्टील और परियोजना कार्गो के लिए उच्च दरें हैं और जो अनुमोदन के लिए मान ली जाती हैं, पारी आधारित दर का विवरण आवश्यक नहीं है। यदि एमएचसी उपयोक्ता के कारण कार्यविहीन रहता है तो टीएमआईएलएल, संबंधित उपयोक्ता के विरुद्ध आबंटन के पश्चात् क्रेन के प्रयोग न करने पर जुर्माना लगाने के लिए प्राधिकरण के समक्ष पूर्ण विश्लेषण के साथ एक प्रस्ताव रख सकता है।

(xiv) विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए अनुमोदित संशोधित दर और जुलाई 2014 से मार्च 2016 तक के लिए एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित आवागमन के आधार पर, उपर्युक्त अवधि के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित की जाने वाली आकलित आय ₹4.58 करोड़ के

प्रति ₹4.91 करोड़ परिकलित होती है जिसे टीएमआईएलएल द्वारा उसी अवधि के लिए टीएमआईएलएल से संबंधित मई 2014 के आदेश में अनुमोदित ₹ 67.07 की समान दर के आधार पर मान लिया जाना चाहिए था।

(4) श्रम प्रभार के लिए दर प्रति मीट्रिक टन:

(क) टीएमआईएलएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

टीएमआईएलएल ने खण्ड 7.1 में श्रम प्रभार के लिए 50/मी.टन की नई दर का प्रस्ताव रखा है। प्राधिकरण द्वारा यह दर अनुमोदित नहीं की गई है और सुझाव दिया है कि यह दर लागत पर आधारित नहीं है और टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित नई प्रशुल्क मद के परिणाम स्वरूप अतिरिक्त राजस्व का आकलन नहीं किया गया है। उल्लेख किया जाता है कि बर्थ सं0 12 पर कार्यरत श्रमिक लागत और इसके साथ इस से अर्जित होने वाले अतिरिक्त राजस्व के विश्लेषण सहित टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में पहले ही सम्मिलित है। जैसा नीचे दर्शाया गया है:

क्र.सं.	नई प्रशुल्क मदें	प्रस्ताव में संदर्भ	मात्रा			प्रस्तावित दर			राजस्व		
			13-14	14-15	15-16	13-14	14-15	15-16	13-14	14-15	15-16
(i)	श्रम सहायता (परियोजना /अन्य पैकेज/उत्तम बल्क कार्गो के मामले में)	7.7.	65000	65000	65000	50	50	50	3250000	3250000	3250000
(ii)	कार्यरत उपकरण प्रचालन (पूर्व पार्सल आकार पर लागू) समस्त ड्राई बल्क कार्गो	11.ख	100000	250000	250000	6.50	6.50	6.50	650000	1625000	1625000
(iii)	कार्यरत उपकरण प्रचालन (पूर्व पार्सल आकार पर लागू) - एचआरसी/ सीआरसी, प्लेट्स, बीट्स, डब्ल्यूआरसी, ट्यूब्स/ पाईप्स	11.ख	240000	275000	300000	13	13	13	3120000	3575000	3900000

टीएमआईएलएल ने आशंका व्यक्त की कि टीएमपी द्वारा उपर्युक्त परिकलन पर विचार नहीं किया है, जैसाकि निवेदन किया गया है कि टीएमपी द्वारा इन परिकलनों पर विचार किया जाए, टीएमआईएलएल द्वारा उपर्युक्त सेवा के लिए जा रहे प्रभार, जिससे अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न होगा, को भी न मानने का कोई कारण नहीं होगा।

(ख) 20 मई 2014 के आदेश से तत्संबंधी उद्धरण:

(पैरा सं. 12(xLvi))

टीएमआईएलएल ने यह करने के लिए प्रस्तावित खण्ड 7.1 के अधीन नई टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि जहां कहीं टीएमआईएलएल द्वारा केवल लेबर समर्थन उपलब्ध कराया जाता है, रु. 50/- मी.ट. की समेकित पर परियोजना / किसी अन्य पैकेज/ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में तट प्रहस्तन गतिविधि के लिए लेबर के प्रावधान के लिए लागू होगी। यह दर प्रचलित बाजार दर के आधार पर बतायी गई है। चूंकि प्रस्तावित दर सेवा प्रदान करने की लागत पर आधारित नहीं है और चूंकि टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित नई प्रशुल्क मद से आने वाले अतिरिक्त राजस्व का अनुमान नहीं लगाया है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।“

(ग) विश्लेषण:

(i) निस्संदेह, टीएमआईएलएल ने प्रोजेक्ट कार्गो (टीएमआईएलएल द्वारा तटीयप्रहस्तन के लिए उपलब्ध न कराए गए उपकरणों) के संबंध में प्रस्तावित स्तर पर आय निर्धारित करते समय तटीय प्रहस्तन की श्रमिक सहायता हेतु ₹50/- प्रति मीट्रिक टन की यह दर सेवा की लागत पर आधारित नहीं है अभी भी अच्छी बात है।

(ii) जैसा कि टीएमआईएलएल द्वारा ऊपर उल्लेख किया गया है, बर्थ सं. 12 पर कार्यरत श्रमिक लागत टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में पहले से ही शामिल है। अन्य शब्दों में मई 2014 में निर्णय लेते समय लागत को पहले ही जोड़ लिया गया था। इस परिदृश्य में यदि टीएमआईएलएल यदि तटीय प्रहस्तन की श्रमिक सहायता के लिए अलग दर चाहती है, तब इसके

लिए मई 2014 के आदेश के अंतर्गत अनुमोदित किसी अन्य प्रशुल्क मद की दर में कमी करनी होगी ताकि टीएमआईएलएल की राजस्व स्थिति समान बनी रहे। टीएमआईएलएल द्वारा मई 2014 के आदेश में किसी प्रशुल्क मद की दर में ऐसी किसी कमी करने का प्रस्ताव नहीं है।

- (iii) फिर भी यह मानते हुए कि बर्थ नं. 12 पर श्रमिक लागत टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में शामिल है, टीएमआईएलएल को अब तटीय प्रहस्तन के लिए श्रमिक सहायता के लिए अलग दर निर्धारण करने से टीएमआईएलएल को हानिकर स्थिति में नहीं डालेगी जैसा कि इसके द्वारा संबंधित लागत को किसी अन्य प्रशुल्क मद के अंतर्गत वसूल किया जा रहा होगा।
- (iv) इस स्थिति के परिप्रेक्ष्य में तटीय प्रहस्तन के लिए श्रमिक सहायता हेतु अलग दर निर्धारण के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुतीकरण में कोई दम नहीं है। तथापि उपर्युक्त कारणों से 20 मई 2014 के आदेश का पैरा सं0 12(xLvi) के स्थान पर निम्न पैरा बदला जाता है:

“टीएमआईएलएल ने खण्ड 7.1 के अधीन इस आशय के नये पैरा का प्रस्ताव किया है कि जब कभी टीएमआईएलएल द्वारा श्रमिक सहायता प्रदान की जाती है तो परियोजना/ किसी अन्य पैकेज/ब्रेक बल्क कार्गो के मामलों में तटीय प्रहस्तन गतिविधियों के लिए श्रमिकों के प्रावधान हेतु ₹50 प्रति मीट्रिक टन की समेकित दर लागू होगी। यह दर प्रचलित बाजार दर पर आधारित कही गई है। चूंकि प्रस्तावित दर सेवा प्रदान करने की लागत पर आधारित नहीं है यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर का अनुमोदन करने की स्थिति में नहीं है।”

(5) वर्ष 2007-08 से 09-10 तक पिछले अधिक्य के निमज्जन:

- (क) टीएमआईएलएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

प्राधिकरण ने 2007-08 से 2009-10 के आशयकृत अधिक्य से अक्टूबर, 2011 के आदेश के आधार पर ₹4.6 करोड़ समंजित किए हैं। यह धनराशि अधिकांशतः इस अवधि के लिए परिकलित नोशनल राजस्व से संबंधित है। वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए आशयकृत अधिक्य का भाग, जिस पर माननीय कोलकाता उच्च न्यायालय के समक्ष, टीएमआईएलएल आक्षेप किया गया है, टीएमपी में समंजित कर लिया था और मामला अभी लम्बित है। इस प्रकार उपर्युक्त अवधि के लिए आशयकृत अधिक्य के कारण वर्तमान ₹4.60 करोड़ का समंजन टीएमपी द्वारा नहीं किया जाना चाहिए चूंकि टीएमपी द्वारा अपने 25 मार्च 2011 के आदेश द्वारा प्रारंभिक अधिक्य लागू करना तथा फिर 11 अक्टूबर, 2011 के आदेश द्वारा समीक्षित किए जाने को चुनौती दी गई है तथा मामला माननीय उच्च न्यायालय कोलकाता के विचाराधीन लम्बित है।

- (ख) **20 मई, 2014 के प्रशुल्क आदेश से तत्संबंधी उद्धरण:**

(पैरा सं. 12(vi)(e))

“इसके अलावा, जैसाकि अक्टूबर, 2011 के टीएमआईएलएल के समीक्षा आदेश में उल्लेख किया गया है, यह याद किया जाए कि स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त अधिक्य की तीन किस्तें और वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक की अवधि के लिए मूल्यांकित स्वीकार्य लागत ₹ 459.62 लाख प्रशुल्क चक्र 2013-14 से 2015-16 के दौरा समायोजित करने के लिए बाकी रह जाएगी।”

- (ग) **विश्लेषण:**

- (i) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक की अवधि से संबंधित ₹ 459.62 लाख के पिछले अधिक्य के समंजन जिसका अक्टूबर, 2011 के आदेश में जिक्र है, पर, अक्टूबर 2011 के आदेश के माननीय उच्च न्यायालय में लम्बित होने के कारण प्रश्न चिन्ह लगा दिया है। इसे अतिरिक्त टीएमआईएलएल ने अक्टूबर 2011 के आदेश में, संबंधित अवधि के लिए परिकलित नोशनल राजस्व के ₹ 459.62 लाख के अधिक्य के कारण अक्टूबर 2011 के जोड़ दिया है और चूंकि मामले में आदेश को चुनौती दी गई है और यह लम्बित है इसलिए प्राधिकरण को यह आदेश प्रभावी नहीं करना चाहिए।

- (ii). माननीय न्यायालय द्वारा प्राधिकरण को टीएमआईएलएल द्वारा दायर याचिकाओं के विलंबन से प्रभावित हुए बिना प्रशुल्क निर्धारण के निदेश दिए गए हैं। इसलिए अक्टूबर 2011 के आदेश में लिए गए निर्णय कि अतिरिक्त अधिक्य तथा स्वीकार्य लागत और वर्ष 2007-08 से 2009-10 की अवधि के लिए आकलित ₹ 459.62 लाख का स्वीकार्य प्रतिलाभ 2013-14 से 2015-16 तक के प्रशुल्क चक्र के दौरान समंजन के लिए अपरिवर्तनीय होगा। इस प्रकार मई 2014 में इस संबंध में किया गया समायोजन यथावत् रहेगा। टीएमआईएलएल द्वारा मई 2014 के आदेश की समीक्षा में अभिलेखों में किसी त्रुटि का संकेत नहीं दिया है। इसलिए इस संबंध में समीक्षा की आवश्यकता नहीं है।

(6) अनाधिकृत अधिभोग प्रभार:

(क) टीएमआईएलएल द्वारा समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

टीएमआईएलएल ने दिनांक 31 जनवरी, 2011 के आपने पत्र में और प्रशुल्क निर्धारण के अपने पूर्व प्रस्ताव में खंड-13 के अनुसार, "प्लॉट के अनाधिकृत अधिभोग" से संबंधित निबंधन एवं शर्तें शामिल करने का अनुरोध किया है। प्राधिकरण ने उन्हें अपने प्रशुल्क आदेश में शामिल नहीं किया है। प्राधिकरण को उन्हें शामिल करने का अनुरोध किया गया है ताकि कार्गो के लम्बे समय तक पड़े रहने की स्थिति में प्लॉट के अनाधिकृत अधिभोग भाड़े के प्रभार के संबंध में स्थिति बेहतर ढंग से स्पष्ट हो।

(ख) विश्लेषण

यह सत्य है कि टीएमआईएलएल ने अपने दरमानों में, "प्लॉटों के अनाधिकृत अधिभोग" से संबंधित निबंधन एवं शर्तें शामिल करने का प्रस्ताव किया है। तथापि जाने-अनजाने में टीएमआईएलएल के संशोधित दरमान तय करते समय यह छूट हो गई थी। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत नोट हल्दिया में, केओपीटी द्वारा भूमि और भवनों के लिए किराया अनुसूची में निर्धारित शर्तों के समानांतर है। चूंकि प्रस्तुत प्रावधान की प्रकृति दण्डनीय है और लाइसेंस धारकों द्वारा उनके अनाधिकृत अधिभोग पर रोक लगा पाएगी। यह प्राधिकरण, टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित इस दंडात्मक स्वरूप में अनुमोदन का विचार रखती है। यह ध्यान देने योग्य है कि लाइसेंस प्रदाता प्रतन (केओपीटी) के इस संबंध में कोई आपत्ति नहीं है।

(7) भावी वर्षों के लिए प्रचालन व्यय की गणना:

(क) टीएमआईएलएल द्वारा समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे:

- (i) कार्य पूंजी: वर्तमान देनदारियां (धारा 12(xxiv) (ख) (v): दिशानिर्देशों के साथ पठित 4क के अनुसार कार्य पूंजी में वर्तमान परिसंपत्तियां और वर्तमान देनदारियां शामिल हैं। जहां तक संड्री डैटर्स का प्रश्न है, केवल दो माह की संपदा आय स्वीकार्य देनदार हैं। यहां तक कि टीएमआईएलएल कारोबार में इस प्रकार के डैटर्स नहीं हैं जैसा कि पृथक्कृत लेखाओं में स्पष्ट है। टीएमआईएलएल के परिकलन अनुसार संड्री डैटर्स शून्य हैं।

- (ii) क्योंकि टीएमआईएलएल द्वारा कोई संड्री डैटर्स अनुमत्त नहीं किए गए हैं अतः कार्य पूंजी के परिकलन के लिए देनदारियां भी शून्य मानी जाएंगी। अन्यथा वर्तमान देनदारियों के संबंध में किसी भी प्रकार के परिकलन से कार्यपूंजी की गणना गलत हो जाएगी, यही कारण है कि टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में किसी वर्तमान देनदारियों को नहीं लिया गया है।

इसलिए दिशानिर्देशों की धारा 2.2(ii) के अनुसार नियोजित पूंजी के परिकलन और टर्मिनल प्रचालक को सटीक प्रत्यालाभ सुनिश्चित करने के प्रयोजन से कार्य पूंजी के परिकलन में त्रुटि सुधारने का अनुरोध किया गया है।

(ख) 20 मई 2014 के प्रशुल्क आदेश से तत्संबंधी उद्धरण:

(पैरा सं. 12(xxiv)(ख)(i) से (v))

- (i) टीएमआईएलएल ने कार्य पूंजी के अपने अनुमानों के हिस्से के रूप में विविध देनदारियों पर विचार नहीं किया है।

- (ii) टीएमआईएलएल ने उक्त वर्षों के लिए वस्तुसूची के रूप में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के 50% पर विचार किया है। टीएमआईएलएल ने पुष्टि की है कि यह 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट के अनुसार है। अनुमानित वस्तुसूची मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में किए गए संशोधन की गणना के साथ है जैसाकि पहले चर्चा की गई है।
- (iii) रोड शेष ऊपरि व्ययों सहित एक माह के प्रचालन व्ययों पर परिकलित किया गया है।
- (iv) ₹141.61 लाख की प्रतिभूति जमाराशि विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए सुविचारित की गई है जैसाकि टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान किया गया था।
- (v) टीएमआईएलएल ने विचाराधीन वर्षों के लिए अनुमानित मौजूदा देयताओं के आंकड़े नहीं भेजे हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, बर्थ सं. 12 के लिए प्रासंगिक मौजूदा देयताएं पिछली अवधि के लिए परिकलित की गई है। पिछले वर्षों अर्थात् 2010-11 से 2012-13 के लिए मौजूद परिसंपत्तियों और मौजूदा देयताओं के बीच औसत अनुपात के आधार पर मौजूदा देयताओं के बीच औसत अनुपात के आधार पर, मौजूदा देयताएं वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कार्य पूंजी (मौजूदा परिसंपत्तियां घटाव मौजूदा देयताएं) ₹40.74 लाख, ₹44.93 लाख और ₹47.41 लाख परिगणित होता है।
- (ग) विश्लेषण:
- (i) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खण्ड 2.9.3 के अनुसार नियोजित पूंजी में “निवल स्थायी परिसंपत्तियां (+) कार्यपूंजी शामिल हैं। धारा 2.9.4 के अनुसार कार्य पूंजी में “वर्तमान परिसंपत्तियां (-) वर्तमान देनदारियां” होती हैं। प्रशुल्क दिशानिर्देश-2005 में वर्तमान परिसंपत्तियां निर्धारित करने के मानदंड दिए गए हैं। इसका अर्थ यह नहीं कि कार्यपूंजी का मूल्यांकन करते समय वर्तमान देनदारियों की अवहेलना कर दी जाए। अतः प्रशुल्क के सभी मामलों में कार्य पूंजी के बारे में वर्तमान देनदारियों को महत्व दिया जाता है।
- (ii) टीएमआईएलएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक वर्तमान देनदारियां नहीं बताई हैं। अतः यह प्राधिकरण देनदारियां लेने के लिए मजबूर था। इस उद्देश्य के लिए हल्दिया डिवीजन की वर्तमान देनदारियों और वर्तमान परिसंपत्तियों का अनुपात, जैसाकि पृथक्कृत लेखाओं में दिया गया है, को आधार मानते हुए, विश्लेषण में, मई 2014 के आदेश के परिकलित परिसंपत्तियों के आंकड़ों पर लागू किया गया। यह ध्यान देने योग्य है कि वर्तमान देनदारियां निर्धारित करने का यह दृष्टिकोण टीएमआईएलएल से संबंधित मार्च/अक्टूबर 2011 के आदेश में भी अपनाया गया है।
- (iii) टीएमआईएलएल द्वारा इस पहलू पर रिकार्ड में कोई त्रुटि नहीं बताई है जिससे मई 2014 के आदेश की समीक्षा आवश्यक हो। इसलिए इस संबंध में कोई समीक्षा अपेक्षित नहीं है।

8.1. ऊपरि विश्लेषण के परिप्रेक्ष्य में 2010-11 से 2012-13 के वर्षों का पिछला घाटा, रियायत और छूट के कारण नीचे दिए अनुसार संशोधित किया गया है:

(₹ लाखों में)

क्र.सं.	मद	2010-11	2011-12	2012-13	कुल
(i).	वास्तविक रियायत और छूट के अनुसार (संदर्भ पैरा 7.1ग)	128.81	-21.60	91.13	198.34
	कुल	128.81	-21.60	91.13	198.34

8.2. इस प्रकार वर्ष 2010-11 से 2012-13 की अवधि के घाटा का पुनः आकलन किया जाता है जो इस प्रकार है:

₹ लाख में

मई 2014 के प्रशुल्क आदेश में मूल्यांकित 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि का कुल घाटा	-588.91
(-) : उपर्युक्त तालिका में दिए गए समायोजन का प्रभाव	198.34
संशोधित कुल घाटा	-390.57
पिछले संशोधित घाटे का 50% वर्तमान प्रशुल्क चक्र के मद्दे डालने के लिए	-195.29

8.3. तदनुसार मई 2014 के प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित ₹ 294.45 लाख की अपेक्षा ₹ 195.29 लाख की घाटा राशि को दो वर्ष 2014-15 और 2015-16 के मद्दे डालना है।

9.1. इस प्रकार ऊपरि चर्चा अनुसार वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक से संबंधित संशोधित घाटा राशि को लेते हुए तथा मई 2014 के आदेश के भाग के रूप में लागत विवरणी अनुसार लागत के वही घटक लेते हुए यह पाया गया है कि टीएमआईएल को वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान मई 2014 के आदेश में परिकलित ₹ 49.08 करोड़ की अपेक्षा ₹ 48.09 करोड़ का घाटा वहन करना पड़ेगा यदि यह वर्ष 2011 में निर्धारित प्रशुल्क के स्तर पर सुविधाओं का प्रचालन करता है।

9.2. मई 2014 के आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण और वर्ष 2011 के प्रशुल्क स्तर पर शेष 1 वर्ष 9 माह की प्रचालन आय ₹ 44.97 करोड़ लेते हुए (जैसाकि मई 2014 के आदेश में विनिर्दिष्ट है) कुल संशोधित घाटा ₹ 39.62 करोड़, जो मई 2014 के आदेश के अनुसार परिकलित 90.30% की अपेक्षा अब प्रचालन आय का 88.09% बनता है, नीचे दर्शाया जाता है:

(₹ करोड़ में)

विवरण	मई 2014 के आदेश के अनुसार				अब समीक्षाकृत			
	2008 के प्रशुल्क स्तर पर		2011 के प्रशुल्क स्तर पर		2008 के प्रशुल्क स्तर पर		2011 के प्रशुल्क स्तर पर	
	2013-14	2014-15	2013-14	2014-15	2013-14	2014-15	2013-14	2014-15
		3 माह		3 माह		3 माह		3 माह
निबल घाटा	-5.53	-2.95	-10.15	-4.59	-5.53	-2.95	-10.15	-4.46
कुल निबल घाटा	-8.47		-14.74		-8.47		-14.62	
1 वर्ष और 3 माह के लिए अंतरीय घाटा	-6.27				-6.14			
प्रशुल्क चक्र के शेष 1 वर्ष 9 माह के लिए प्रशुल्क के 2011 के स्तर पर घाटा	-34.34				-33.48			
प्रशुल्क चक्र के शेष 1 वर्ष 9 माह में प्रशुल्क के 2011 के स्तर पर वसूली योग्य घाटा	-40.61				-39.62			
प्रशुल्क के 2011 के स्तर पर शेष 1 वर्ष और 9 माह की प्रचालन आय	44.97				44.97			
कुल प्रचालन आय अनुसार घाटा % में	-90.30%				-88.09%			

9.3. इस प्रकार घाटे में लगभग ₹ 0.99 करोड़ की कमी (₹ 40.61 करोड़ – ₹ 39.62 करोड़) पाई गई है। एचएमसी द्वारा विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रति टन अलग-अलग दर निर्धारण के कारण उत्पन्न वित्तीय व्यवधान को पहले 32.39 लाख गिना गया था। इस प्रकार समीक्षा आवेदन के कारण कुल प्रभाव की मात्रा ₹ 131.56 लाख अर्थात् लगभग ₹ 1.32 करोड़ गिनी जा सकती है।

9.4. घाटे की मात्रा की गणना इस प्रकार है:

विवरण	₹.करोड़ में
समीक्षा आवेदन के कारण संशोधित घाटा	-39.620
जमा: एचएमसी द्वारा विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के प्रति टन अलग-अलग दर के कारण अतिरिक्त आय	0.324
शेष घाटा	-39.296
(मई 2014 के आदेशानुसार) प्रशुल्क के वर्ष 2011 के स्तर पर शेष 1 वर्ष 9 माह की प्रचालन आय	44.970
प्रचालन आय का शेष घाटा % में	87.38%

9.5. इस प्रकार संक्षेप में, टीएमआईएल को मई 2014 के आदेश में प्रदान की गई 90% वृद्धि के प्रति जुलाई, 2014 से मार्च, 2016 तक, उपर्युक्त अनुसार लगभग 87.38% की वृद्धि ही घटित हुई।

9.6. उपर्युक्त स्थिति के संबंध में विगत अवधि का संशोधित विश्लेषण, लागत विवरणी और संशोधित परिकलन परिशिष्ट- II to IV के रूप में संलग्न है।

9.7. इस प्रकार समीक्षा आवेदन से होने वाले अंतर बहुत घाटे हैं। मई 2014 के प्रशुल्क आदेश की आगामी 14 माह में समीक्षा की जानी है। अगली समीक्षा के दौरान 2013-14 से 2015-16 के आकलन के लिए जिसके आधार पर वृद्धि की मात्रा निर्धारित की गई है, का वास्तविक के संदर्भ में विश्लेषण किया जाएगा और वास्तविक अधिक्य/घाटा सुनिश्चित किया जाएगा। उपर्युक्त पहलुओं के मद्देनजर और प्रशुल्क में स्थायित्व बनाए रखने के लिए मई 2014 के आदेश के अंतर्गत पहले ही प्रदान की गई वृद्धि में, इस अवस्था में बदलाव नहीं किया जाता है। उपर्युक्त का प्रभाव जो वास्तविक स्थिति पर होगा अगली समीक्षा में उस पर विचार किया जाएगा। इस प्रकार यह प्राधिकरण प्रशुल्क के वर्तमान स्तर को यथावत् बनाए रखने का निर्णय लेता है।

10. अन्ततः उपर्युक्त दिए गए कारणों और समग्र रूप से विचार करने के पश्चात यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदन करता है:

(i) वर्तमान प्रशुल्क स्तर को यथावत् बनाए रखना।

(ii) खण्ड 10.1 में क्रम सं. 13 पर अनुसूची में वर्तमान दरमानों के स्थान पर निम्नलिखित दरमान:

13	उपकरण सहायता प्रभार -104 मी टन की हारबर मोबाइल क्रेन के लिए		
	कार्गो का विवरण		₹ दर प्रति मी.टन
	लौह अयस्क		56.25
	चूना पत्थर		56.25
	खाद और अन्य बल्क कार्गो		73.77
	एचआरसी/सीआरसी आयात		136.36
	स्टील निर्यात		112.50
	परियोजना कार्गो		529.41

(iii). वर्तमान खण्ड 10.3 में नया नोट जोड़ना (xvii) :

“यार्ड/शेड के लाइसेंस की समाप्ति, समाप्त करने या जब्त करने के निर्णय के पश्चात यदि लाइसेंसधारक द्वारा अनाधिकृत रूप से कब्जा जारी रहता है तो लाइसेंस धारक इसके गलत उपयोग और अधिभोग से मुक्त कराए जाने की स्थिति तक निम्न दरों के अनुसार क्षतिपूर्ति देने के लिए उत्तरदायी होगा: -

पहले 30 दिन	प्रचलित एसओआर दर का 3 गुणा
अगले 30 दिन	प्रचलित एसओआर दर का 5 गुणा
60 दिन से अधिक लगातार अनाधिकृत अधिभोग	प्रचलित एसओआर दर का 10 गुणा

11. ये संशोधित प्रावधान तथा नये प्रावधान मई 2014 के प्रशुल्क आदेश के लागू होने की तिथि से प्रभावी मान्य हैं तथा 31 मार्च 2016 तक लागू रहेंगे।

टी. एस. बालासुब्रह्मणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/2014]

क्र.सं.	विवरण	टीएएमपी द्वारा अनुसीमन के अनुसार आकलन		
I	इष्टतम क्षमता			
		ड्राई बल्क कार्गो	ब्रेक बल्क कार्गो	अन्य कार्गो
(vii)	एचएमसी द्वारा प्रहस्तित वार्षिक औसतन आवागमन (टनों में)	3,15,120	47,220	6,656

II	पूँजी लागत	
(i)	मोबाइल हारबर क्रेन की लागत	13,87,00,000
III	प्रचालन लागत प्रति वर्ष	
-	-	
(i)	ईंधन खपत (70 लीटर प्रति घंटा* रु.55 प्रति ली.* 586 घंटे)	22,56,100
(ii)	अनुरक्षण और मरम्मत (वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक औसतन)	25,76,504
(iii)	लाभांश/राजस्वीय अंश	17,78,900
(iv)	बीमा @ पूँजी लागत का 1%	13,87,000
(v)	मूल्यहास	66,00,000
(vi)	अन्य खर्च	20,00,000
	कुल प्रचालन लागत (i से vi का योग)	1,65,98,504
IV	पूँजी लागत पर प्रत्यागम @ 16%	1,05,76,000
V	आकलित वार्षिक राजस्व मांग:	
	(क). कुल प्रचालन लागत	1,65,98,504
	(ख). नियोजित पूँजी पर प्रत्यागम	1,05,76,000
	(ग). कुल राजस्व मांग	2,71,74,504
VI	Cost per MT	ड्राई बल्क कार्गो ब्रेक बल्क कार्गो अन्य कार्गो
	(क). कुल वार्षिक मांग	2,71,74,504 2,71,74,504 2,71,74,504
	(ख). आवागमन	315120 47220 6656
	(ग). लागत प्रति मीट्रिक टन	
	(i) विदेशी	86.24 575.48 4082.85
	(ii) तटीय	51.74 345.29 2449.71

टीएम इन्टरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल)							
टीएमआईएलएल के वर्ष 2010-11 से 2012-13 के कार्य निष्पादन का विश्लेषण							
₹ लाख में							
क्र.सं.	विवरण	25 मार्च, 2011 के प्रशुल्क आदेश में परिकलित आकलन			वास्तविक (2011 के प्रशुल्क स्तर पर आय का संशोधित स्वरूप)		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic of Cargo (in MT's)	1251502	1251502	1251502	1193775	850112	727870

I	प्रदत्त सेवाओं से आय	3393.35	2738.74	2609.95	3365.59	2053.02	2957.48
	कुल	3393.35	2738.74	2609.95	3365.59	2053.02	2957.48
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास रहित)						
	प्रचालित और प्रत्यक्ष श्रम	536.78	556.96	577.91	534.46	537.68	618.57
	अनुरक्षी श्रम	15.76	16.35	16.97	14.64	16.02	17.46
	उपकरणीय लागत	251.13	260.30	269.82	203.94	325.50	145.29
	लाभांश/राजस्वीय अंश	187.14	210.60	211.18	204.54	176.46	225.85
	उपकरण किराए पर	3.79	3.79	3.93	39.62	1.04	4.40
	लीज किराया	207.96	247.07	259.42	179.58	190.68	224.77
	बीमा	38.82	40.03	45.03	28.45	28.81	27.25
	अन्य व्यय	409.30	428.91	460.30	449.76	384.56	344.05
		1650.68	1764.02	1844.56	1654.99	1660.75	1607.64
III	मूल्यहास	209.87	214.39	223.39	223.93	248.68	279.49
IV	ऊपरि व्यय						
	प्रबंधन एवं प्रशासकीय ऊपरि व्यय	401.34	416.43	432.09	435.75	413.60	439.70
	सामान्य ऊपरि	13.97	14.49	15.04	20.40	91.13	106.17
		415.31	430.92	447.13	456.15	504.73	545.87
V	प्रचालन अधिक्य/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	1117.49	329.41	94.87	1030.53	-361.13	524.48
VI	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमआई)						
	अन्य आय	0.00	0.00	0.00	0.04	150.02	0.05
	रियायत करार अनुसार प्राप्य रियायती टर्मिनल मूल्यहास	0.55	0.62	0.70	0.55	0.62	0.70
	कुल	0.55	0.62	0.70	0.59	150.64	0.75
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमआई)						
	भविष्य निधि अंशदान	7.11	7.37	7.65	8.43	17.10	24.02
	कुल	7.11	7.37	7.65	8.43	17.10	24.02
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-6.56	-6.75	-6.95	-7.84	133.54	-23.27
IX	एफएमआई(-) एफएमई (VI) - (VII)	1110.93	322.65	87.91	1022.69	-227.59	501.21
X	नियोजित पूंजी	3785.47	3694.11	3972.06	3835.69	3510.63	3196.68
XI	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम	605.67	591.06	635.53	613.71	561.70	511.47
XII	नेट अधिक्य/(घाटा) अनुमत आरओसीई के बाद (IX - XI)	505.25	-268.41	-547.62	408.97	-789.29	-10.26

25

परिशिष्ट- III

टीएम इन्टरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल)
समेकित आय और लागत विवरणी

(लाख रु. में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक (प्रशुल्क के 2011 के स्तर पर आय प्रकटन के लिए संशोधित)			टीएमआईएलएल द्वारा प्रशुल्क के 2008 के स्तर अनुसार जनवरी, 2014 में प्रस्तुत आकलन			टीएमपी द्वारा 2011 के स्तर अनुसार समीक्षित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	व्यापार (मी.टनों में)	1193775	850112	727870	765000	915000	915000	820000	915000	915000
I	कुल प्रचालन आय									
	कार्गो प्रहस्तन आय	3365.59	2053.02	2957.48	2042.40	2546.92	2719.87	1761.29	2052.48	2208.73
	अन्य				710.84	594.02	599.02	573.87	426.62	429.27
	कुल प्रचालन आय	3365.59	2053.02	2957.48	2753.24	3140.94	3318.89	2335.16	2479.09	2638.00
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)									
	प्रचालन और प्रत्यक्ष मजदूरी	534.46	537.68	618.57	699.59	748.56	800.96	699.59	733.96	785.33
	अनुरक्षण मजदूरी	14.64	16.02	17.46	32.06	34.31	36.71	32.06	34.31	36.71
	उपकरणिय लागत	203.94	325.50	145.29	304.24	342.12	368.48	308.85	342.24	368.61
	लाभांश/राजस्व-भाग	204.54	176.46	225.85	213.03	244.56	260.25	172.80	234.02	254.24
	उपकरण-भाड़ा	39.62	1.04	4.40	12.00	15.00	15.00	12.00	15.00	15.00
	लीज किराए	179.58	190.68	224.77	234.43	244.30	255.16	240.78	246.50	252.35
	बीमा	28.45	28.81	27.25	29.52	46.82	51.82	29.48	51.04	59.61
	अन्य व्यय	449.76	384.56	344.05	512.65	815.07	1,016.79	540.14	807.09	1,006.22
	कुल	1654.99	1660.75	1607.64	2037.52	2490.74	2805.17	2035.69	2464.15	2778.07
III	मूल्यहास	223.93	248.68	279.49	403.11	511.47	540.88	397.93	511.58	540.99
IV	ऊपरि									
	प्रबंधन और प्रशासकीय ऊपरि	435.75	413.60	439.70	470.48	503.42	538.66	470.48	503.42	538.66
	सामान्य ऊपरि	20.40	91.13	106.17	113.45	121.40	129.89	113.60	121.55	130.06
	कुल	456.15	504.73	545.87	583.94	624.81	668.55	584.08	624.97	668.72
V	प्रचालन अधिक्य/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	1030.53	-361.13	524.48	-271.33	-486.08	-695.71	-682.54	-1,121.60	-1,349.77
VI	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमआई)									
	रियायत करार अनुसार प्राप्य रियायती टर्मिनल मूल्यहास	0.55	0.62	0.70	0.56	0.64	0.74	0.56	0.64	0.74
	अन्य आय	0.04	150.02	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल	0.59	150.64	0.75	0.56	0.64	0.74	0.56	0.64	0.74

VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमआई)									
	भविष्य निधि अंशदान	8.43	17.10	24.02	25.70	27.50	29.43	25.70	27.50	29.43
	कूल	8.43	17.10	24.02	25.70	27.50	29.43	25.70	27.50	29.43
VIII	एफएमआई(-) एफएमआई (VI)- (VII)	(7.84)	133.54	(23.27)	(25.14)	(26.86)	(28.69)	(25.14)	(26.86)	(28.69)
IX	व्याज और कर से पूर्व अधिक्य (V) + (VIII)	1022.69	(227.59)	501.21	(296.47)	(512.94)	(724.40)	-707.68	-1148.46	-1378.46
X	नियोजित पूंजी	3835.69	3510.63	3196.68	3494.61	4754.64	4763.70	2880.99	4324.40	4287.48
XI	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम	613.71	561.70	511.47	559.14	760.74	762.19	460.96	691.90	686.00
XII	क्षमता उपयोग	88.02%	86.45%	113.00%	64.07%	76.63%	76.63%	68.68%	76.63%	76.63%
XIII	क्षमता उपयोग के लिए समंजित प्रत्यागम	613.71	561.70	511.47	559.14	760.74	762.19	460.96	691.90	686.00
XIV	नेट अधिक्य/(घाटा) अनुमत आरओसीई के बाद (IX - XIII)	408.97	(789.29)	(10.25)	(855.60)	(1,273.68)	(1,486.58)	(1,168.64)	(1,840.37)	(2,064.45)
XV	पिछले घाटे का 50% (निष्क्रियकल)	(195.28)			0.00	0.00	0.00	0.00	-97.64	-97.64
XVI	वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के पिछले तीन वर्षों के अधिक्य परिकलन का निराकरण				0.00	0.00	0.00	153.20	153.20	153.20
XVII	कूल घाटा				-855.60	-1,273.68	-1,486.58	(1,015.44)	(1,784.81)	(2,008.90)
XVIII	निबल अधिक्य/(घाटा) प्रचालन आय के % के तौर पर (XVII/I % में)				-31.08%	-40.55%	-44.79%	-43.48%	-71.99%	-76.15%
XIX	औसतन निबल अधिक्य/(घाटा) प्रचालन आय के % के तौर पर				-38.81%			-63.88%		

परिशिष्ट - IV

परिकलन

	2013-14	2014-15
टीएमआईएल के अनुसार 2008 के प्रशुल्क स्तर पर आय	7.65 लाख टन के लिए	9.15 लाख टन के लिए
- कार्गो प्रहस्तन	2042.40	2,546.92
- प्लॉट का किराया	525.05	367.55
- एचएमसी	185.80	226.48
	2753.24	3140.94
2008 के प्रशुल्क स्तर पर	8.20 लाख टन के उच्च	अप्रैल से जून 2014 तक

आय	आगमन के लिए	3 माह के लिए
- कार्गो प्रहस्तन	2189.23	636.73
- प्लॉट का किराया	562.79	91.89
- एचएमसी	199.15	56.62
	2951.18	785.23
घटाएं: ऊपरी और मूल्यह्रास सहित प्रचालन व्यय	3017.70	900.17
प्रचालन अधिक्य/(घाटा)	(66.52)	114.94)
एफएमआई (-) एफएमई	(25.14)	(6.71)
व्याज व कर पूर्व अधिक्य	(91.66)	(121.65)
नियोजित पूंजी	2880.99	4324.40
आरओसीई	460.96	172.98
निबल अधिक्य/घाटा	(552.62)	(294.63)

विवरण	2008 के प्रशुल्कव स्तर पर		2011 के प्रशुल्कव स्तर पर	
	2013- 14	2014-15	2013-14	2014-15
		3 माह		3 माह
निबल घाटा	-5.53	-2.95	-10.15	-4.46
कुल निबल घाटा	-8.47		-14.62	
1 वर्ष और 3 माह के लिए अंतरीय घाटा	-6.14			
प्रशुल्क चक्र के शेष 1 वर्ष 9 माह के लिए प्रशुल्क के 2011 के स्तर पर घाटा	-33.48			
प्रशुल्क चक्र के शेष 1 वर्ष 9 माह में प्रशुल्क के 2011 के स्तर पर वसूली योग्य घाटा	-39.62			
प्रशुल्क के 2011 के स्तर पर शेष 1 वर्ष और 9 माह की प्रचालन आय	44.97			
कुल प्रचालन आय घाटा % में	-88.09%			

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 25th March, 2015

No.TAMP/34/2014-TMILL.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the application filed by the TM International Logistics Limited (TMILL) for a review of the Order dated 20 May 2014 passed by this Authority, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/34/2014-TMILL

TM International Logistics Limited

...

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 13th day of February 2015)

This case relates to the review Application filed by TM International Logistics Limited (TMILL) for review of the Order dated 20 May, 2014.

1.2. This Authority has passed an Order dated 20 May, 2014 on the proposal received from TM International Logistics Limited (TMILL) for general revision of its Scale of Rates. This Order has been notified in the Gazette of India on 10 June 2014 vide Gazette No.175. This Authority vide letter no. TAMP/44/2012-TMILL dated 11 June, 2014 communicated this position to TMILL. The revised Scale of Rates has come into force with effect from 01 July, 2014 and shall be in force till 31 March, 2016.

2.1. In this backdrop, the TMILL has filed an application dated 09 July, 2014 for review of the Order dated 20 May, 2014, in accordance with clause 3.3.1. of the tariff guidelines of March 2005.

2.2. The main points for review of the tariff Order as mentioned by TMILL in its e-mail dated 09 July, 2014 are summarized below:

(i). Addition of income to the tune of ₹10.67 Crs. on notional basis for 2010-2013:

As TMILL has not submitted the detail of rebate/ discount offered in past period, the Authority has considered the same as 15% and accordingly increased the rate of October, 2011 rates by 15%. This method of calculation has resulted in notional revenue of ₹2.71 crores for 11-12 and ₹3.74 crores for 12-13. The Authority has also calculated notional revenue of 2010- 11 as ₹4.22 crores.

(ii). Lower Working Capital considered for 2010-11, 2011-12 & Nil for 2012-13:

The Authority had calculated current liabilities for the year FY 11, 12 and 13 by way of taking an average for Berth no.12 on the basis of derived total current assets. No current liabilities should have been considered in the analysis of past performance. This view also becomes relevant as because sundry debtors is considered as nil by the Authority.

(iii). Non-fixation of rate on per shift basis [12.xLiii]:

The Authority has maintained its stand as per Orders of March and October 2011 stating that from the user's point of view, the duration of deployment of the crane for loading/unloading operation may not be of much relevance and accordingly fixed rate on per MT should be the basis. It may be appreciated from the terminal operator point of view that if the terminal as well the asset remains idle due to reasons attributable to the user viz. non provision of cargo for loading or bad stowage plan result into slow discharge rate or project cargoes requiring sophisticated loading/unloading and thus are very time consuming, a per shift basis rate also becomes important for the operator.

(iv). Per MT rate for Labour charge [Clause 12.xLvi]:

TMILL had proposed a new rate in Section 7.1 for labour charges as ₹50/MT. The Authority has not approved this rate suggesting that the rate is not based on cost and TMILL has not estimated the additional revenue arising out of the proposed new tariff item. The cost of labour working at B#12 has been already included in the cost statement filed by TMILL and the analysis of extra revenue which can be earned from this service has also been furnished.

(v). Past surplus adjustment for 2007-08 to 09-10 [Clause 12.XVII,XVI of Annex.II]:

The Authority has adjusted ₹4.6 crores from purported surplus for 2007-08 to 2009-10 based on October 2011 order. The adjustments of ₹4.60 crores presently on account of purported surplus for the aforesaid period 2007-08 to 2009-10 ought not to have been made by TAMP since the initial imposition of surplus by TAMP by its order dated 25 March 2011 and further reviewed vide order dated 11 October 2011 is under challenge and pending consideration before the Hon'ble High Court at Calcutta.

(vi). Unauthorised occupation charges:

TMILL had requested the Authority vide letter dated 31 January 2014 and in its earlier proposals for tariff fixation to include terms and conditions pertaining to "Unauthorised occupation of Plots" as per Section 13. The Authority has not included the same in the tariff order.

(vii). Computation of Operational expenses for future years:

Capital Employed:

Since no sundry debtors are allowed by TAMP for the purpose of calculation of working capital, current liabilities should also be considered as nil. Any calculation otherwise on account of current liabilities would lead to an erroneous computation of working capital. This was one of the reasons that no current liabilities were taken in the proposal submitted by TMILL.

2.3. Thus, the TMILL has requested this Authority to review the above issues contained in the Order of May 2014, in the light of the submissions made by it.

3.1. Clause 3.3.1 of the tariff guidelines of March 2005 enables this Authority to entertain application for review of any tariff Order to the limited extent of errors apparent on the face of records considered in the relevant proceedings, provided such an application is filed within 30 days from the date of notification in the Official Gazette. The Order passed on 20 May 2014 has been notified on 10 June 2014. Therefore, the application dated 09 July 2011 in the instant case has been filed by the TMILL within the stipulated 30 days time.

3.2. In the past, when the ports/ private terminals have filed review application for review of the tariff Order passed by this Authority, the review application so filed by the ports/ private terminals have been processed following the usual consultation process. Accordingly, the review application of TMILL was processed in a separate proceeding.

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the TMILL review application was forwarded to the concerned users/ user organizations for their comments. None of the users/ user organizations have responded till the review of the Order, in spite of a reminder.

4.2. The Kolkata Port Trust (KOPT) vide its letter dated 27 October 2014 has furnished its comments on the review application of TMILL. This was forwarded to TMILL for its comments. The TMILL has responded vide its letter dated 22 December 2014.

5.1. A joint hearing in this case was held on 22 August 2014 at the KOPT premises. At the joint hearing, TMILL and KOPT have made their submissions.

5.2. As decided at the joint hearing, TMILL was requested to furnish some additional information/ clarification vide our letter dated 26 August 2014. Accordingly, the TMILL vide its letter dated 10 September 2014 has furnished the information. The information sought by us and the reply of TMILL thereon are summarised and tabulated below:

Sl. No.	Information sought by TAMP	Replies of TMILL					
(i).	TM International Logistics Limited (TMILL) to furnish hard copy of the power point presentation made at the joint hearing for record and reference.	Hard copy of presentation is furnished.					
(ii).	During the joint hearing, it was pointed out to TMILL that in absence of actual details, the Authority was forced to consider rebates & discounts @15%. Therefore, as decided at the joint hearing, the TMILL to furnish the actual details relating to rebates and discounts for the years 2010-11 to 2012-13 allowed by TMILL.	Actual revenue earned by TMILL vis-à-vis the approved rates as per 2008 has been calculated as given below wherein there is an overall discount of 14% given by TMILL for the years 2010-11 to 2012-13.					
		FY	Cargo	Values Sum of Actual (Value in Crores)	Sum of Approved (Value in Crores)	Sum of Difference (value in Crores)	Discount given (%)
		2010-11	Cement Clinker (Shore Handling)	0.67	0.92	0.25	27%
			Fertilizer	0.54	0.60	0.05	9%
			Iron Ore	17.15	20.72	3.57	17%
			Limestone	0.61	0.64	0.04	6%
			Project Cargo	3.78	4.25	0.48	11%
			Steel Export	0.60	0.65	0.05	8%
			Steel Import (Ex-plot)	3.19	3.92	0.73	19%
			Steel Import (Hook- point)	1.13	1.33	0.20	15%
			Sugar	0.54	0.68	0.14	21%
		2010-11	Total	28.20	33.71	5.51	16%
		2011-12	Fertilizer	0.59	0.61	0.02	4%
			HMC	1.48	1.48	-	0%

		Iron Ore	11.38	12.83	1.45	11%
		Limestone	0.42	0.48	0.06	12%
		Project Cargo	4.98	5.47	0.49	9%
		Steel Export	0.36	0.36	-	0%
		Steel Import (Ex-plot)	1.79	2.19	0.40	18%
		Steel Import (Hook-point)	0.77	0.84	0.07	8%
		2011-12 Total	21.76	24.25	2.49	10%
		2012-13 Fertilizer	0.23	0.23	0.01	2%
		Iron Ore	3.30	3.60	0.30	8%
		Limestone	2.53	3.01	0.47	16%
		Project Cargo	7.34	7.87	0.54	7%
		Steel Export	7.88	9.76	1.87	19%
		Steel Import (Ex-plot)	6.06	7.21	1.15	16%
		Steel Import (Hook-point)	2.24	2.47	0.23	9%
		Sugar	0.19	0.27	0.08	30%
		2012-13 Total	29.77	34.42	4.65	14%
		Grand Total	79.73	92.38	12.65	14%
		It is to mention that the Authority should calculate the actual revenue as per clause 2.13 of the tariff guidelines, 2005. The view of TMILL on this issue are already elaborated in review application dated 9 July 2014.				
(iii).	Further, with regard to the request made by TMILL in the joint hearing for having different per tonne rates for handling different types of cargo by Harbour Mobile Crane, the TMILL to furnish workings to arrive at per tonne handling rates for each type of cargo, maintaining a revenue neutral position to TMILL.	It is requested to the Authority to consider TMILL proposal dated 31 Janaury 2014. In Sl.No. 5 of Form-1 calculation for ascertaining different per MT rate of Harbour Mobile Crane for different cargo has been provided. The revenue is kept same for all the cargoes and different rates are derived based on their productivity. Calculation for justification of the revenue requirement for the crane considering the operating cost is given below:				
		Harbour Mobile Crane (based on 2012-13 figures)				
		(A) Cost Details:		₹ in Lacs		
		Maintenance and Repair Cost		119		
		Depreciation		83		
		Total Cost		202		
		(B)				
		Closing block as on 2012-13		787		
		(C)				
		ROCE (@16%)		126		

		(D)	
		Grand Total (A+C)	328
		(E)	
		Actual Shift of 2012-13	147
		(F)	
		Cost per Shift	223075
		(G)	
		Rate per shift proposed	150000

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

7. A summary of the points made by the TMILL in its review application, the corresponding relevant extract from the tariff Order dated 20 May, 2014 and our analysis thereon are furnished below:

(1). Addition of income to the tune of ₹10.67 Crores on notional basis for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13:

(a). Points made by TMILL in its Review Application:

The Authority had calculated the Actual operating income for past period taking 2008 rate and multiplying the same with actual tonnage of 11.93 Lakh Metric Tonnes for the year 2010-11. For the year 2011-12 and 2012-13, operating income has been determined by reducing Fixed Deposit from actual income as per segregated accounts and then increasing the same by 15%. On the basis that the TMILL has not submitted the details of rebate/ discount offered in past period, the Authority has considered the same as 15% and accordingly increased the rate of October 2011 rates by 15%. This method of calculation has resulted in notional revenue of ₹2.71 crores for the year 2011-12 and ₹3.74 crores for the year 2012-13. The Authority has also calculated notional revenue of 2010-11 as ₹4.22 crores.

It is clear from the provision of clause 2.13 of the Guidelines that the financial performance is required to be reviewed by the Authority on actual basis and any addition of revenue on notional basis has not been dealt with in the Guidelines. TMILL had actually passed on the benefit of improved performance in terms of increased volume and cost optimization to the actual users during the same period when the benefits were actually derived (by way of charging lower rates than that of what was calculated by the Authority) rather than passing on the benefits derived from the past customers to the future customers as per the methodology adopted by the Authority.

As per Clause 2.16.1 of the Guidelines, it is not mandatory or obligatory on the TMILL to apply the ceiling levels of rates as notified by the Authority as has been assumed by TAMP for calculation of actual revenue earned during the said past period. TMILL can, if it so desires, charge lower rates within the provisions of the Guidelines.

By seeking not to consider the actual revenue earned by TMILL as per the segregated accounts duly audited by the Statutory Auditors of TMILL and further verified by the Independent Auditors appointed by the KOPT, the Authority has for all practical purposes challenged the said audited accounts, which is erroneous and impermissible.

With the addition of revenue on notional basis (which was not actually earned by the TMILL) amounting to ₹10.67 crores for the period from financial year 2011 to 2013 and accordingly calculating a surplus to be adjusted in future period has erroneously led to passing the benefits to the users twice, once voluntarily by TMILL and again by the Authority by including the

unearned revenue in the cost statements and thereby calculating notional profits for TMILL to be adjusted against future tariff.

In paragraph 12(v)(a) of the tariff order as stated herein before, TAMP has sought to fix the "tariff without getting influenced by the pendency of the previous writ petitions filed by the TMILL and keeping in view clause 2.13 of the tariff policy guidelines." Since admitted position of TAMP was fixing the present scale of rates has been stated as aforesaid the question therefore of TAMP segregating the amount kept in Fixed Deposit by TMILL pursuant to order of Hon'ble High Court is therefore a misnomer since it does not comply with the provision of clause 2.13 of the guidelines (i.e) taking into account actual physical and financial performance.

Since by its own admission TAMP ought to have ignored the orders passed in the aforesaid writ petitions as such TAMP could not have segregated the amounts kept in Fixed Deposits by TMILL while calculating actual revenue earned by TMILL for the period 2010-11 to 2012-13. Once TAMP had taken the actual revenue earned irrespective as to whether part of those were kept in a Fixed Deposit Account pursuant to the order of the Court, it thus thereafter could not have added an increase of 15% on account of discounts/rebates purportedly granted by TMILL to its customers. TAMP, therefore, could not have reduced the actual revenue earned by TMILL for the years 2010-11 to 2012-13 by separating the amount kept in Fixed Deposit, contrary to clause 2.13 of the guidelines and thereafter unilaterally and without any basis and methodology whatsoever add on 15% to the aforesaid revenue. Thus, the calculation of TAMP leading to a notional revenue of ₹10.67 crores is bad without any basis contrary to the provisions of the guidelines, error in application of the methodology and therefore it is requested to rectify the aforesaid error which leads to unwarranted claim of notional revenue.

(b) Relevant Extract from the tariff Order dated 20 May, 2014:

(Paragraph No. 12(v)(b))

In compliance of the direction of the Hon'ble Court, the TMILL has been intimating us from time to time about the details of the Fixed Deposits being created by it every month, beginning from 24 June, 2011 towards the difference between the amount collected by TMILL (based on the 2008 tariff) and the amount of income based on the 2011 tariff. The differential income for the years 2011-12 and 2012-13, based on the details of the fixed deposits furnished by the TMILL works out to ₹ 371.08 lakhs and ₹ 308.75 lakhs respectively. This amount of the fixed deposit is reduced from the operating income reflected in the Segregated Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13 respectively, so as to arrive at the income based on the reduced level of tariff approved in October 2011.

Since the tariff fixing exercise cannot recognize the discounts/ rebates allowed by the private operator at his discretion, the TMILL was specifically requested to furnish the details of the Rebates and discounts, if any, allowed by TMILL during the years 2010-11 to 2012-13. Though the TMILL has responded to the query, it has not categorically denied of allowing any discounts/ rebates during the years 2010-11 to 2012-13. Considering the position that the discounts/ rebates have been allowed by the TMILL in the previous tariff cycle, it may not be incorrect to assume that the TMILL would have offered discounts/ rebates during the years 2010-11 to 2012-13 also.

However, since detailed workings have not been furnished by the TMILL with regard to the calculation of operating income realisable from various activities for the years 2010-11 to 2012-13, it is not found possible to determine the operating income based on the rates approved in October 2011, so as to not recognise the impact of rebates/ discounts. In view of this position, it may not be unreasonable to consider the amount of rebates/ discounts to the tune of 15% of the operating income as determined in the preceding paragraph. If the TMILL is of a view that quantum of rebates/ discounts considered is on the higher side, the TMILL may approach this Authority to the limited extent of reviewing the quantum of component relating to rebates and discounts considered in this analysis.

Further, to have a like to like comparison between the actuals and the estimates, the estimated income for the period from the effective date of implementation of the Order dated 25 March 2011 to 31 March, 2013 is modified to reflect the reduction effected.

(c) Analysis:

- (i) Business promotional measures like offering rebates or volume discounts are purely part and parcel of the management decisions of the operator. Decisions of the Regulator cannot be influenced by the management decisions of the operators to allow discounts/ rebates to their customers.

- (ii) This Authority has taken a view that for the purpose of review of the past performance, income for the previous tariff cycle would be strictly considered as per the approved Scale of Rates of the respective port/ private terminal. In line with this view, this Authority has uniformly followed this approach in fixation of tariff of all major port trusts and private terminals operating thereat.
- (iii) As stipulated at Clause 2.16.1 of the tariff guidelines of 2005, the rates fixed by this Authority are ceiling level and the operator has the discretion to allow rebate/ discounts. The Clause only gives the liberty to the major ports/ operators to charge lower than the rates fixed by this Authority, if they so desire, in their commercial interest. But nowhere the said guideline mentions that discounts allowed by the ports/ terminal operators have to be recognized in the tariff fixing exercise.
- (iv) Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005, which are policy directions of the Government and binding on this Authority, warrants this Authority to review the physical and financial performance of the operator. In this process, the discounts/ rebates granted by TMILL are only added back to the income reported in the segregated accounts. This does not amount to challenging the audited accounts, as contended by TMILL.
- (v) In view of the above, addition of total rebate and discounts to the actual income to the tune of ₹ 1066.66 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 taken together is found to be in order. Infact, an option was given to TMILL to approach this Authority to the limited extent of reviewing the quantum of component relating to rebates and discounts, if the TMILL is of a view that quantum of rebates/ discounts considered is on the higher side.
- (vi). In this connection, the TMILL in the proceedings relating to the Review application has furnished the actual quantum of Rebate and discounts allowed by it during the years 2010-11 to 2012-13 and has stated that the average rebate and discount allowed by it during the years under reference is to the tune of 14%. It is relevant to mention here that the rebates and discounts were considered at 15% of the income as the actual amount of rebates and discounts were not available. Now, since the amount of year wise rebate and discount is made available, there does not appear to be any justification to take into account 14% of rebate and discount on average basis furnished by the TMILL. The year wise amount of rebate and discount given at ₹551 lakhs, ₹ 249 lakhs and ₹ 465 lakhs during the years 2010-11 to 2012-13 respectively, aggregating to ₹ 1265 lakhs is now considered in the analysis.
- (vii) It is relevant to recall that the tariff Order of October 2011, which had effected an across the board reduction of 17.87% over the then prevailing tariff, was challenged by the TMILL before the Hon'ble High Court of Calcutta and, interalia, an interim stay on the tariff Order has been effected. As a result, the TMILL continued to charge the tariff that has been fixed in the year 2008 and as a result, the income based on the 2008 rates would have been reflected in the Segregated Accounts. When this Authority has been directed by the Hon'ble Court to fix tariff without getting influenced by the pendency of the previous writ petitions filed by the TMILL, this Authority is not prevented from considering the income for the years 2010-11 to 2012-13 based on the reduced level of tariff approved in October 2011. Therefore, the amount of the fixed deposit to the tune of ₹ 371.08 lakhs and ₹308.75 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively, was reduced from the operating income reflected in the Segregated Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13 respectively, so as to arrive at the income based on the reduced level of tariff approved in October 2011. Therefore, the action taken in this regard as explained above is not a misnomer, as mentioned by TMILL.

(2) **Lower Working Capital considered for 2010-11, 2011-12 & Nil for 2012-13:**

(a) **Points made by TMILL in its Review Application:**

The Authority had calculated current liabilities for the year FY 11, 12 and 13 by way of taking an average for Berth No.12 on the basis of derived total current assets.

In this regard, the Authority has maintained its stand while fixation of tariff for the said years vide order of March 2011 and review order of October 2011 by considering current liability while calculation of working capital, though while fixation of tariff for the said years vide order of October 2007 and review order of March 2008, the current liabilities considered by the Authority was nil and also the Guidelines does not provide

any norms for calculation of the same. Taking this view into consideration, without prejudice to anything aforesaid, no current liabilities should have been considered in the analysis of past performance. This view also becomes relevant as because sundry debtors is considered as nil by the Authority.

These methods of computation by this Authority has led to an error while fixing tariff for TMILL and hence, the error may be rectified.

(b). Relevant Extract from the tariff Order dated 20 May, 2014:

Paragraph No. 12(v)(j)(iv) & (v)

- (iv) *The TMILL has not furnished the current liabilities for the years 2010-11 to 2012-13. The current liabilities shown in the audited Segregated Accounts is for the entire Haldia division and not with reference to Berth no.12. Therefore, the proportion of Current liabilities of the Haldia Division to the Current Assets of Haldia Division as given in the Segregated Accounts is taken as base and applied to the figures of Current Assets as calculated based on the approach as explained in the preceding paragraphs for the years 2010-11 to 2012-13 in the analysis to calculate current liability.*
- (v) *The Working Capital for the years 2010-11 and 2011-12 works out to ₹112.10 lakhs and ₹35.18 lakhs respectively. In the year 2012-13, since the Current Liabilities is found to be more than the Current Assets, the Working Capital results in a negative figure. Therefore, the Working Capital is considered as NIL for the year 2012-13. Thus, the Capital Employed works out to ₹3835.69 lakhs, ₹3510.63 lakhs and ₹3196.68 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.*

(c) Analysis:

- (i) As per Clause 2.9.3 of the tariff guidelines of 2005, Capital Employed comprises of 'Net fixed assets plus working capital'. Clause 2.9.4, defines working capital as 'Current assets less Current liabilities'. The tariff guidelines of 2005 prescribe norms for determining Current assets. This does not imply that Current liabilities have to be ignored in the assessment of working capital. The current liabilities are thus recognized while determining the working capital in all tariff cases.
- (ii) The TMILL had not furnished the current liabilities for the years 2010-11 to 2012-13. This Authority was, therefore, constrained to consider the Current liabilities. For the purpose, the proportion of Current liabilities of the Haldia Division to the Current Assets of Haldia Division as given in the Segregated Accounts was taken as base and applied to the figures of Current Assets as calculated in the Order of May 2014 in the analysis. It is noteworthy that such an approach of determining Current liabilities has been carried out in the March/October 2011 Order of TMILL.
- (iii) The TMILL has not pointed out any error apparent on the face of the records warranting a review of the May 2014 Order on this aspect. Therefore, no review in this regard is called for.

(3) Non-fixation of rate on per shift basis:

(a) Points made by TMILL in its Review Application:

The Authority has maintained its stand as per Orders of March and October 2011 stating that from the user's point of view, the duration of deployment of the crane for loading/ unloading operation may not be of much relevance and accordingly fixed rate on per MT should be the basis. It may be appreciated from the terminal operator point of view that if the terminal as well the asset remains idle due to reasons attributable to the user viz. non provision of cargo for loading or bad stowage plan result into slow discharge rate or project cargoes requiring sophisticated loading/unloading and thus are very time consuming, a per shift basis rate also becomes important for the operator. The rate provided by the Authority as ₹ 67.07/MT may be workable for Bulk cargo only. However, TMILL will not be able to recover the operating cost if this rate is applied for Steel and Project (Break-Bulk) cargo. As stated above, the productivity level of these cargoes are much lower due to the handling procedure and hence per shift rate is necessary. TMILL can achieve a productivity of 800 MT/Shift for Steel Cargo and 100-200MT/Shift for project cargo by deploying one harbor mobile crane. Hence it will not be possible for TMILL to recover the operating cost by charging the per MT rate approved by the Authority, as per calculations stated below:

Harbour Mobile Crane (based on 2012-13 figures)		
	Cost details	₹ in lakhs
(i).	Maintenance and Repairs cost	119
	Depreciation	83
	Total Cost	202
(ii).	Closing block as on 2012-12	787
(iii).	ROCE (@ 16%)	126
(iv).	Grand Total (A + C)	328
(v).	Actual Shift of 2012-13	147
(vi).	Cost per shift	223075
(vii).	Rate per shift proposed	150000

It is requested to accordingly bifurcate the tariff for Harbour Mobile Crane on the basis of "per shift" with regard to break-bulk cargo and per ton basis for bulk cargo which incidentally had already been fixed at ₹67.07 per MT.

- (b) Relevant Extract from the tariff Order dated 20 May, 2014:

(Paragraph No. 12(xLiii))

The issue of prescription of shift based rate for the use of the MHC apart from per tonne rate has been adequately examined and the proposal of the TMILL for shift based rate was rejected for the reasons recorded in the tariff Orders of March and October 2011. The TMILL has not brought out any extraordinary circumstances now, warranting a deviation from the decision already taken earlier. Therefore, the levy of rate for the use of MHC on per tonne basis is to continue.

- (c) Analysis:

- (i) This Authority has always held that from a user's point of view, the duration of deployment of the crane for loading/ unloading operations may not be of much relevance. For the user, the tariff should correlate to the tangible output i.e. cargo handled. Hence, this Authority has felt it appropriate to prescribe tariff on tonnage basis instead of shift basis.
- (ii) Now, the TMILL has stated that if the terminal as well as the asset remains idle due to reasons attributable to the user viz. non provision of cargo for loading or bad stowage plan result into slow discharge rate or project cargoes requiring sophisticated loading/ unloading, the productivity levels of cargoes like Steel and Project cargo are affected and that the TMILL is not in a position to recover the operating cost by charging the per MT rate approved by this Authority. As a result, the TMILL has again emphasized for prescription of shift based rate for the use of HMC at TMILL. Further, with regard to the demand made by the TMILL during the joint hearing to have different per tonne rates for handling different types of cargo, the TMILL has drawn reference to its proposal of January 2014 (which had formed the base for the May 2014 Order of TMILL), wherein the TMILL had proposed the following per tonne rates for handling of cargo by HMC.

Description of cargo	Rate per MT in ₹
Iron Ore	56.25
Limestone	56.25
Fertiliser and other bulk cargo	73.77
HRC/CRC Imports	136.36
Steel Export	112.50
Project Cargo	529.41

- (iii) In this connection, it is relevant to mention here that while fixing the rate for the use of HMC on normative basis at many of the major port trusts like New Mangalore Port Trust (NMPT), V.O Chidambaranar Port Trust (VOCPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT), Paradip Port Trust (PPT) etc., different per tonne handling rates have been prescribed for major categories of cargo like Dry Bulk cargo, Break Bulk cargo and others. On the same lines, it is felt appropriate to prescribe different per tonne rates for different major types of cargo. The calculation in this regard is explained below:
- (iv) The cargo profile of TMILL as contained in its proposal of January 2011 comprises of Dry Bulk cargo (Iron Ore, Limestone & Fertilisers), Break Bulk Cargo (Steel) and Others (Project cargo), being handled by the HMC. In fixation of tariff for a 100 Tonne HMC in the other Major Port Trusts as listed above, the handling rate of 12500 tonnes per day for dry bulk cargo, 6000 tonnes per day in respect of break bulk cargo and 3750 tonnes per day in respect of other cargo has been uniformly adopted. Thus, for the dry bulk cargo, the handling rate works out to 744 tonnes per hour (12500 tonnes per day/ (24 hours * 70% utilization), for the break bulk cargo, the handling rate works out to 357 tonnes per hour (6000 tonnes per day/ (24 hours * 70% utilization) and for other cargo, the handling rate is 223 tonnes per hour (3750 tonnes per day/ (24 hours * 70% utilization).
- (v) Based on the above mentioned cargo wise handling rates, the number of operating hours of HMC at TMILL works out to 586 hours as shown in the following table:

Cargo items	Usage of HMC as given by TMILL	Classification of cargo	Estimated Total Traffic			Traffic to be handled by HMC				Productivity per day	Handling Rate per hour	No. of hours for handling average traffic of TMILL
			2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16	Average			
Iron Ore	80%	Dry Bulk	267974	250000	250000	214379	200000	200000	204793	12500	744	275
Limestone	50%	Dry Bulk	107190	250000	250000	53595	125000	125000	101198	12500	744	136
Steel Exports	30%	Break Bulk	107190	125000	150000	32157	37500	45000	38219	6000	357	107
Steel Imports	6%	Break Bulk	150065	150000	150000	9004	9000	9000	9001	6000	357	25
Fertilisers	41%	Dry Bulk	26797	20000	20000	10987	8200	8200	9129	12500	744	12
Project cargo	10%	Others	69673	65000	65000	6967	6500	6500	6656	3750	223	30
Steel shipment (SAIL)	0%	Break Bulk	10719	10000	10000	0	0	0	0	6000	357	0
Raw Sugar	0%	Dry Bulk	80392	45000	20000	0	0	0	0	12500	744	0
Total			820000	915000	915000	327089	386200	393700				586

- (vi) The fuel consumption is, therefore, considered for 586 operating hours at the rate of 70 litres per hour. The cost of diesel is considered at ₹ 55 per litre as prevailing at the time of finalization of the case in reference.
- (vii) The Repairs and Maintenance is considered at ₹ 25.77 lakhs, being the average of the Repairs and Maintenance cost considered in the May 2014 Order of TMILL.
- (viii) As per Clause 5.1(a) read with Clause 4.1(a) of the Licence Agreement, the TMILL has to pay revenue share on all kinds of cargo related charges as per prevailing Scale of Rates of KOPT. This Authority has revised the tariff of KOPT in February 2014. Thus, for the year 2013-14, royalty/ revenue share on the use of MHC is considered on the rate of HMC of KOPT at ₹ 52 per MT that existed prior to the February 2014 revision. For the years 2014-15 and 2015-16, the Revenue share is calculated based on the revised rate of MHC at KOPT to the tune of ₹ 62.40 per MT. Accordingly, 8.126% (being the revenue share to be allowed as a pass through and considered in the tariff Order of TMILL) of ₹ 52 per tonne/ ₹ 62.40 per tonne is factored in the calculation of rate for HMC at TMILL. It is noteworthy that Revenue share was considered as a pass through while arriving at the rate for use of HMC in the Review application Order of TMILL of October 2011.
- (ix). Insurance cost is considered at 1% of the capital cost of the HMC, as has been considered in the Review Order of October 2011.

- (x) Depreciation is considered at ₹ 66 lakhs for the average written down value at ₹ 6,61,00,000 and Other Expenses is considered at ₹ 20 lakhs, as has been considered in the Review Order of October 2011.
- (xi) Based on the adjustments explained in the preceding paragraphs, the rate for the use of the HMC is worked out. The TMILL has not estimated handling of any coastal cargo by the HMC. Therefore, no coastal traffic is taken into account. However, coastal rate for dry bulk cargo, (other than iron ore and iron ore pellets) break bulk cargo and other cargo is prescribed as per policy. The workings in this regard is attached as **Annex – I**.
- (xii) From the workings, it can be seen that the rate for handling dry bulk cargo works out to ₹ 86.24 per MT, break bulk cargo at ₹ 575.48 per MT and ₹ 4082.85 per MT.
- However, the TMILL had initially sought per tonne rates as already brought out above. The per tonne rates are seen to have been derived by the TMILL by considering the proposed shift based rate of ₹150000 per shift for 3 shifts as base and by considering the daily productivity of each type of cargo. Nevertheless, since the rates proposed by the TMILL are seen to be lower than the rate derived now by us, it is felt appropriate to approve the rates at the level proposed by the TMILL. However, this should not be construed to endorsing either the shift based rate proposed by the TMILL nor the daily productivity of each type of cargo considered by the TMILL or the methodology adopted by TMILL to arrive at the per tonne rate.
- (xiii) The main ground for shift based rate proposed by the TMILL is that the common rate of ₹ 67.07 per Metric Tonne approved in May 2014 tariff order is not sufficient to recover the operating cost, if applied on steel and project cargo. Since the cargo wise rates as proposed by TMILL in its January 2014 proposal indicates higher rates for steel and project cargo, which are considered for approval, prescription of shift based rate is not found necessary. In case, the MHC remains idle due to the reasons attributable to the users, the TMILL can file a well analysed proposal before this Authority to impose penalty on the concerned user for non-utilisation of the crane after allotment.
- (xiv) Based on the revised rate approved for different types of cargo and considering the traffic estimated to be handled by HMC for the period from July 2014 to March 2016, the income estimated to be earned by TMILL during the said period works out to ₹ 4.91 crores, as against the income of ₹ 4.58 crores, that would have been realized by TMILL for the same period based on the common rate of ₹ 67.07 per MT approved in the May 2014 Order of TMILL.

(4) Per MT rate for Labour charge:

(a) Points made by TMILL in its Review Application:

TMILL had proposed a new rate in Section 7.1 for labour charges at ₹50/MT. The Authority has not approved this rate suggesting that the rate is not based on cost and TMILL has not estimated the additional revenue arising out of the proposed new tariff item. It is mentioned that the cost of labour working at B#12 has been already included in the cost statement filed by TMILL and along with the analysis of extra revenue which can be earned from this service as shown below:

Sl. No	New Tariff Items	Ref. in proposal	Qty.			Proposed Rate			Revenue		
			13-14	14-15	15-16	13-14	14-15	15-16	13-14	14-15	15-16
(i)	Labour support (in case of project/Other Package/Best Bulk Cargo)	7.7.	65000	65000	65000	50	50	50	3250000	3250000	3250000
(ii)	On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) – All Dry Bulk Cargo	11.b	100000	250000	250000	6.50	6.50	6.50	650000	1625000	1625000
(iii)	On-board Equipment Operation (applicable on full parcel size) – HRC/CRC, Plates, WRC, Sheets, Tubes/Pipes	11.b	240000	275000	300000	13	13	13	3120000	3575000	3900000

TMILL apprehended that the aforesaid calculation had not been taken into consideration by TAMP as such it is prayed that these calculation may be taken into consideration by TAMP, there will be no reason for TAMP to refuse the aforesaid service being charged by TMILL which will also provide extra revenue.

(b) Relevant Extract from the tariff Order dated 20 May, 2014:

[Paragraph No. 12(xLvi)]

The TMILL has proposed a new note under proposed Section 7.1 to the effect that wherever only labour support is provided by TMILL and no equipment support is provided, consolidated rate of ₹50 per MT will be applicable towards provision of labour for shore handling activity in case of project / any other package / break bulk cargo. This rate is reported to be based on the prevailing market rate. Since the proposed rate is not based on cost of rendering the service and also since the TMILL has not estimated the additional revenue arising out of the proposed new tariff item, the Authority is not in a position to approve the proposed rate.

(c) Analysis:

- (i) Admittedly, the TMILL had considered the proposed rate of ₹50 per MT towards labour support of shore handling while determining the income at the proposed level of tariff in respect of Project cargo (Equipment for shore handling not provided by TMILL). To this extent, there appears to be an error apparent on the face of the records considered in the Order of May 2014. However, the position that the rate of ₹ 50/- per MT is not based on cost of rendering the service, still holds good.
- (ii) As mentioned by TMILL above, the cost of labour working at Berth no.12 has been already included in the cost statement filed by TMILL. In other words, this cost has already been factored while arriving at the decision taken in the May 2014 Order. In this backdrop, if the TMILL still desires to have a separate rate towards labour support of shore handling, then it may entail reduction in the rate of any of the tariff item approved vide the May 2014 Order, so as to maintain a revenue neutral position to TMILL. No such reduction in the rate of any of the tariff items approved vide the May 2014 Order has been proposed by the TMILL.
- (iii) Nevertheless, considering that the cost of labour working at Berth no.12 has been already included in the cost statement filed by TMILL, non-prescription of a separate rate towards labour support of shore handling to TMILL now, would not put TMILL in a disadvantageous position, as it would be recovering the costs in this regard albeit from some other tariff item.
- (iv) In view of this position, there is no merit in the submission made by TMILL for prescription of a separate rate towards labour support of shore handling. However, for the reason brought out above, Paragraph no. 12(xLvi) of the Order dated 20 May 2014, is replaced with the following:

“The TMILL has proposed a new note under proposed Section 7.1 to the effect that whenever only labour support is provided by TMILL and no equipment support is provided, consolidated rate of ₹50 per MT will be applicable towards provision of labour for shore handling activity in case of project/ any other package/ break bulk cargo. This rate is reported to be based on the prevailing market rate. Since the proposed rate is not based on cost of rendering the service, this Authority is not in a position to approve the proposed rate.”

(5) Past surplus adjustment for 2007-08 to 09-10:

(a) Points made by TMILL in its Review Application:

The Authority has adjusted ₹4.6 crores from purported surplus for 2007-08 to 2009-10 based on October 2011 order. This amount is largely related to the notional revenue calculated for this period. For the period 2011-12 to 2012-13, TAMP had adjusted portion of the purported surplus which was assailed by TMILL before the Honorable High Court at Calcutta and the matter is still pending. As such the adjustments of ₹4.60 crores presently on account of purported surplus for the aforesaid period ought not to have been made by TAMP since the initial imposition of surplus by TAMP by its order dated 25 March 2011 and further reviewed vide order dated 11 October 2011 is under challenge and pending consideration before the Hon'ble High Court at Calcutta.

(b) Relevant Extract from the tariff Order dated 20 May, 2014:

(Paragraph No. 12(vi)(e))

Further, as mentioned in the Review Order of TMILL of October 2011, it may be recalled that three instalments of the additional surplus over and above the admissible return and permissible cost assessed for the period from 2007-08 to 2009-10 amounting to ₹ 459.62 lakhs remains to be adjusted during the tariff cycle 2013-14 to 2015-16.

(c) Analysis:

- (i) The TMILL has questioned the adjustment of past surplus to the tune of ₹ 459.62 lakhs pertaining to the period from 2007-08 to 2009-10 as quantified in the October 2011 Order, on the ground that the October 2011 Order is under challenge and pending consideration before the Hon'ble High Court. Further, the TMILL has associated the reason for the surplus of ₹ 459.62 lakhs in the October 2011 to be arising due to the notional revenue calculated for the concerned period in the October 2011 Order and since the Order is challenged and is pending, the Authority ought not to have given effect to the Order.
- (ii) This Authority has been directed by the Hon'ble Court to fix tariff without getting influenced by the pendency of the previous writ petitions filed by the TMILL. Therefore, the decision taken in the October 2011 Order that three instalments of the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return assessed for the period from 2007-08 to 2009-10 amounting to ₹ 459.62 lakhs for adjustment during the tariff cycle 2013-14 to 2015-16 would remain unaltered. Thus, the adjustment in this regard carried out in the May 2014 should remain intact. The TMILL has not pointed out any error apparent on the face of the records warranting a review of the May 2014 Order on this aspect. Therefore, no review in this regard is called for.

(6) Unauthorised occupation charges:(a) Points made by TMILL in its Review Application:

TMILL had requested the Authority vide letter dated 31 January, 2014 and in its earlier proposal for tariff fixation to include terms and conditions pertaining to "Unauthorised occupation of Plots" as per Section 13. The Authority has not included the same in the tariff order. The Authority is requested to include the same so that there is better clarity for charging unauthorised occupation plot rents in case of long stayal of cargo.

(b) Analysis:

It is true that the TMILL had proposed to include conditions pertaining to "Unauthorised occupation of Plots" in its Scale of Rates. However, inadvertently, it was missed out while drawing up the revised Scale of Rates of TMILL. It is relevant here to mention that the note proposed by TMILL is in line with a similar conditionality prescribed in the Rent Schedule for land and buildings of KOPT at Haldia. Since the proposed provision is penal in nature and would deter the licensees from the continued unauthorised occupation, this Authority is inclined to approve the penal structure as proposed by the TMILL. It is noteworthy that the licensor port (KOPT) has no objection in this regard.

(7) Computation of Operationalexpenditures for future years:(a) Points made by TMILL in its Review Application:

- (i). Working Capital: Current liabilities [clause 12(xxiv) (b) (v): As per Form 4A, read with the guidelines, working capital includes current assets and current liabilities. In so far as sundry debtors are concerned only two months estate income is allowable debtors. As much as TMILL's business did not have debtors of these nature, as would be seen from segregated accounts, TAMP have calculated Sundry Debtors as NIL.
- (ii) Since no sundry debtors are allowed by TAMP as such for the purpose of calculation of working capital, current liabilities should also be considered as nil. Any calculation otherwise on account of current liabilities would lead to an erroneous computation of working capital. This was one of the reasons that no current liabilities were taken in the proposal submitted by TMILL.

Therefore, it is has requested to rectify the error in computation of working capital for the purpose of calculation of capital employed and ensure fair return to the terminal operator as per clause 2.2(ii) of the Guidelines.

(b) Relevant Extract from the tariff Order dated 20 May, 2014:

(Paragraph No. 12(xxiv)(b)(i) to (v))

- (i) *The TMILL has not considered Sundry Debtors as part of its estimates of Working Capital.*
- (ii) *The TMILL has considered 50% of the estimated Repairs and maintenance cost for the years 2013-14 to 2015-16 as Inventory for the said years. The TMILL has confirmed that it is in line with the stipulation at Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of 2005. The estimated Inventory is reckoning with the moderation effected in the Repairs and Maintenance cost as discussed earlier.*
- (iii) *Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads.*
- (iv) *The Security deposit amounting to ₹ 141.61 lakhs is considered for each of the years under consideration, as has been done during the last review of tariff of TMILL.*
- (v). *The TMILL has not furnished the figures of estimated Current liabilities for the years under consideration. As stated earlier, current liabilities relevant for Berth no. 12 have been calculated for the past period. Based on the average ratio between the current assets and current liabilities for the past years i.e. 2010-11 to 2012-13, the current liabilities have been estimated for the years 2013-14 to 2015-16. Thus, the working capital (Current assets less current liabilities) works out to ₹40.74 lakhs, ₹44.93 lakhs and ₹47.41 lakhs for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.*

(c) Analysis:

- (i) As per Clause 2.9.3 of the tariff guidelines of 2005, Capital Employed comprises of 'Net fixed assets plus working capital'. Clause 2.9.4, defines working capital as 'Current assets less Current liabilities'. The tariff guidelines of 2005 prescribe norms for determining Current assets. This does not imply that Current liabilities have to be ignored in the assessment of working capital. The current liabilities are thus recognized while determining the working capital in all tariff cases.
- (ii) The TMILL had not furnished the current liabilities for the years 2010-11 to 2012-13. This Authority was, therefore, constrained to consider the Current liabilities. For the purpose, the proportion of Current liabilities of the Haldia Division to the Current Assets of Haldia Division as given in the Segregated Accounts was taken as base and applied to the figures of Current Assets as calculated in the Order of May 2014 in the analysis. It is noteworthy that such an approach of determining Current liabilities has been carried out in the March/October 2011 Order of TMILL as well.
- (iii) The TMILL has not pointed out any error apparent on the face of the records warranting a review of the May 2014 Order on this aspect. Therefore, no review in this regard is called for.

8.1. In the light of the analysis given above, the past deficit quantified for the years 2010-11 to 2012-13 stands revised on account of the impact of rebates and discounts as shown below:

(₹ In Lakhs)

Sl. No.	Items	2010-11	2011-12	2012-13	Total
(i)	Considering actual Rebates and Discount (<i>Refer Paragraph no. 7 1c</i>)	128.81	-21.60	91.13	198.34
	Total	128.81	-21.60	91.13	198.34

8.2. Thus, the past period deficit for the years 2010-11 to 2012-13 is reassessed as shown below:

(₹ in Lakhs)

Total Deficit for the period 2010-11 to 2012-13 as assessed in the tariff Order of May 2014	-588.91
Less : Effect of the adjustment explained in the above table	198.34
Revised total deficit	-390.57
50% of the revised past deficit for set off in the current tariff cycle.	-195.29

8.3. Accordingly, a deficit amount of ₹195.29 lakhs is to be set off over a period of two years i.e. 2014-15 and 2015-16 instead of ₹294.45 lakhs as determined in the tariff Order of May 2014.

9.1. Thus, considering the revised amount of deficit pertaining to the years 2010-11 to 2012-13 as discussed above and keeping all other cost components the same as considered in the Cost statement forming part of the May 2014 Order, it is seen that the TMILL would be in deficit to the tune of around ₹ 48.09 crores during the years 2013-14 to 2015-16 if it operates the facility at the level of tariff fixed in the year 2011, instead of ₹ 49.08 crores, as assessed in the May 2014 Order.

9.2. Based on the approach adopted in the May 2014 Order and considering the Operating income of balance 1 year and 9 months at the 2011 level of tariff at ₹44.97 crores (as relied upon in the May 2014 Order), the total revised deficit of ₹39.62 crores as a percentage of operating income works out to 88.09% now, instead of 90.30% assessed in the May 2014 Order, as shown below:

(₹ in crores)

Particulars	As reflected in May 2014 Order				As reviewed now			
	At the 2008 level of tariff		At the 2011 level of tariff		At the 2008 level of tariff		At the 2011 level of tariff	
	2013-14	2014-15	2013-14	2014-15	2013-14	2014-15	2013-14	2014-15
		3 months		3 months		3 months		3 months
Net Deficit	-5.53	-2.95	-10.15	-4.59	-5.53	-2.95	-10.15	-4.46
Total net deficit	-8.47		-14.74		-8.47		-14.62	
Differential deficit for 1 year and 3 months	-6.27				-6.14			
Deficit at the 2011 level of tariff for the balance 1 year 9 months of the tariff cycle	-34.34				-33.48			
Deficit to be recovered at the 2011 level of tariff in the balance 1 year 9 months of the tariff cycle	-40.61				-39.62			
Operating income of balance 1 year and 9 months at the 2011 level of tariff	44.97				44.97			
Total deficit as a % of operating income	-90.30%				-88.09%			

9.3. Thus, the reduction in the quantum of deficit is seen to be about ₹ 0.99 crores (₹ 40.61 crores – ₹ 39.62 crores). Also, the financial implication arising due to prescription of different per tonne rates for handling different types of cargo by HMC has been quantified earlier at ₹ 32.39 lakhs. Thus, the total impact arising due to Review Application can be quantified at ₹ 131.56 lakhs i.e. about ₹ 1.32 crores.

9.4. The workings with regard to the quantum of deficit is given below:

Particulars	₹ in crores
Revised deficit on account of the Review Application	-39.620
Add: Additional income due to prescription of different per tonne rates for handling different types of cargo by HMC	0.324
Resultant deficit	-39.296
Operating income of balance 1 year and 9 months at the 2011 level of tariff (as quantified in the May 2014 Order)	44.970
Resultant deficit as a % of operating income	87.38%

9.5. Thus, in a nutshell, as against the increase of 90% granted to TMILL vide the May 2014 Order, the increase warranted was about 87.38% for the period from July 2014 to March 2016, as shown above.

9.6. The revised Past period analysis and the Cost statement and the revised workings with respect to the above position is attached as **Annex – II to IV**.

9.7. Thus, the effect of the variation arising out of the review application is marginal. The tariff ordered in May 2014 is due for review in another fourteen months. During the next review, the estimates for the years 2013-14 to 2015-16, based on which the quantum of increase has been determined, would be analysed with reference to the actuals and the actual surplus/ deficit would be factored. Keeping in view the above mentioned aspects, and with a view to maintain stability in tariff, the quantum of increase already granted vide Order of May 2014 is not tinkered with, at this juncture. The impact of the above position which would be reflected in the actuals can be taken into account during the next review. Thus, this Authority decides to maintain status quo in the existing level of tariff.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i) To maintain status quo in the existing level of tariff.
- (ii) The schedule at Sl.no. 13 of Section 10.1 in the existing Scale of Rates be replaced with the following:

13	Equipment assistance charges for Harbour Mobile Crane of 104 MT		
		Description of cargo	Rate per MT in ₹
		Iron Ore	56.25
		Limestone	56.25
		Fertiliser and other bulk cargo	73.77
		HRC/CRC Imports	136.36
		Steel Export	112.50
		Project Cargo	529.41

- (iii) To insert the following note no. (xvii) at the existing Section 10.3:

“After the expiry of the licences of the yard/shed, or termination or determination or forfeiture of licence, if the licensee continues to occupy it unauthorisedly, the licensee shall be liable to pay compensation for wrongful use and occupation at the following rates till vacant possession is obtained: -

First 30 days	3 times the rate as per prevailing SOR
Next 30 days	5 times the rate as per prevailing SOR
Continued unauthorized occupation beyond 60 days	10 times the rate as per prevailing SOR

11. The amended provision and new provision are deemed to have come into force from the effective date from which the tariff Order of May 2014 is implementable and will be in force till 31 March 2016.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/Exty./143/2014]

Annex I

CALCULATION SHEET TO ARRIVE AT THE PER TONNE HANDLING RATE FOR THE MOBILE HAROUR CRANE AT TMILL

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Description	Estimates as moderated by TAMP		
I	Optimal capacity			
		Dry Bulk Cargo	Break Bulk Cargo	Other Cargo
(vii)	Average Annual Traffic handled by HMC (in Tonnes)	3,15,120	47,220	6,656
II	CAPITAL COST			
(i)	Cost of Mobile Harbour Crane		13,87,00,000	
III	OPERATING COST PER ANNUM			
-	-			
(i)	Fuel Cost (70 ltr per hour* Rs.55 per ltr * 586 hours)		22,56,100	
(ii)	Maintenance & Repair (average for the years 2013-14 to 2015-16)		25,76,504	
(iii)	Royalty/ Revenue share		17,78,900	
(iv)	Insurance @ 1% on Capital cost		13,87,000	
(v)	Depreciation		66,00,000	
(vi)	Other expenses		20,00,000	
	Total Operating Cost (Sum i to vi)		1,65,98,504	
IV	Return on Capital Employed @ 16%		1,05,76,000	
V	Estimated Annual Revenue Requirement:			
	(a) Total Operating Cost		1,65,98,504	
	(b) Return on Capital Employed		1,05,76,000	
	(c) Total Revenue Requirement		2,71,74,504	

VI	Cost per MT	Dry Bulk Cargo	Break Bulk Cargo	Other Cargo
	(a) Total Annual Requirement (` in lakhs)	2,71,74,504	2,71,74,504	2,71,74,504
	(b) Traffic	315120	47220	6656
	(c) Cost Per MT			
	(i) Foreign	86.24	575.48	4082.85
	(ii) Coastal	51.74	345.29	2449.71

Annex - II

TM INTERNATIONAL LOGISTICS LIMITED (TMILL)							
Analysis of performance of TMILL for the years 2010-11 to 2012-13.							
₹ in Lakhs							
Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the tariff Order of 25 March 2011 and as reviewed in the Order dated 10 October 2011			Actuals (Modified to reflect the income at the 2011 level of tariff)		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic of Cargo (in MT's)	1251502	1251502	1251502	1193775	850112	727870
I	Income from services rendered	3393.35	2738.74	2609.95	3365.59	2053.02	2957.48
	Total	3393.35	2738.74	2609.95	3365.59	2053.02	2957.48
II	Operating Costs (excluding depreciation)						
	Operating & Direct Labour	536.78	556.96	577.91	534.46	537.68	618.57
	Maintenance Labour	15.76	16.35	16.97	14.64	16.02	17.46
	Equipment Running Costs	251.13	260.30	269.82	203.94	325.50	145.29
	Royalty / revenue share	187.14	210.60	211.18	204.54	176.46	225.85
	Equipment Hire	3.79	3.79	3.93	39.62	1.04	4.40
	Lease Rentals	207.96	247.07	259.42	179.58	190.68	224.77
	Insurance	38.82	40.03	45.03	28.45	28.81	27.25
	Other expenses	409.30	428.91	460.30	449.76	384.56	344.05
	Total	1650.68	1764.02	1844.56	1654.99	1660.75	1607.64
III	Depreciation	209.87	214.39	223.39	223.93	248.68	279.49
IV	Overheads						
	Management & Administration overheads	401.34	416.43	432.09	435.75	413.60	439.70
	General Overheads	13.97	14.49	15.04	20.40	91.13	106.17
	Total	415.31	430.92	447.13	456.15	504.73	545.87
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	1117.49	329.41	94.87	1030.53	-361.13	524.48
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)						
	Other Income	0.00	0.00	0.00	0.04	150.02	0.05
	Discounted terminal value receivable as per the concession agreement	0.55	0.62	0.70	0.55	0.62	0.70
	Total	0.55	0.62	0.70	0.59	150.64	0.75
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)						
	Contribution to Provident Fund	7.11	7.37	7.65	8.43	17.10	24.02
	Total	7.11	7.37	7.65	8.43	17.10	24.02
VIII	FMI Less FME (VI) – (VII)	-6.56	-6.75	-6.95	-7.84	133.54	-23.27
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	1110.93	322.65	87.91	1022.69	-227.59	501.21
X	Capital Employed	3785.47	3694.11	3972.06	3835.69	3510.63	3196.68
XI	Return on Capital Employed	605.67	591.06	635.53	613.71	561.70	511.47
XII	Net Surplus / (Deficit) (IX) – (XI)	505.25	-268.41	-547.62	408.97	-789.29	-10.26

Annex - III

TM International Logistics Limited (TMILL)
Consolidated Income & Cost statement.

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals (Modified to reflect the income at the 2011 level of tariff)			Estimates furnished by TMILL in January 2014 at the 2008 level of tariff			Estimates as reviewed by TAMP at the 2011 level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	Traffic (In MTs)	1193775	850112	727870	765000	915000	915000	820000	915000	915000
I	Total Operating Income									
	Cargo handling income	3365.59	2053.02	2957.48	2042.40	2546.92	2719.87	1761.29	2052.48	2208.73
	Others				710.84	594.02	599.02	573.87	426.62	429.27
	Total	3365.59	2053.02	2957.48	2753.24	3140.94	3318.89	2335.16	2479.09	2638.00
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	Operating & Direct Labour	534.46	537.68	618.57	699.59	748.56	800.96	699.59	733.96	785.33
	Maintenance Labour	14.64	16.02	17.46	32.06	34.31	36.71	32.06	34.31	36.71
	Equipment Running Costs	203.94	325.50	145.29	304.24	342.12	368.48	308.85	342.24	368.61
	Royalty / revenue share	204.54	176.46	225.85	213.03	244.56	260.25	172.80	234.02	254.24
	Equipment Hire	39.62	1.04	4.40	12.00	15.00	15.00	12.00	15.00	15.00
	Lease Rentals	179.58	190.68	224.77	234.43	244.30	255.16	240.78	246.50	252.35
	Insurance	28.45	28.81	27.25	29.52	46.82	51.82	29.48	51.04	59.61
	Other expenses	449.76	384.56	344.05	512.65	815.07	1,016.79	540.14	807.09	1,006.22
	Total	1654.99	1660.75	1607.64	2037.52	2490.74	2805.17	2035.69	2464.15	2778.07
III	Depreciation	223.93	248.68	279.49	403.11	511.47	540.88	397.93	511.58	540.99
IV	Overheads									
	Management & Administration overheads	435.75	413.60	439.70	470.48	503.42	538.66	470.48	503.42	538.66
	General Overheads	20.40	91.13	106.17	113.45	121.40	129.89	113.60	121.55	130.06
	Total	456.15	504.73	545.87	583.94	624.81	668.55	584.08	624.97	668.72
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	1030.53	-361.13	524.48	-271.33	-486.08	-695.71	-682.54	-1,121.60	-1,349.77
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)									
	Discounted terminal value receivable as per	0.55	0.62	0.70	0.56	0.64	0.74	0.56	0.64	0.74

	the concession agreement.									
	Other Income	0.04	150.02	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	0.59	150.64	0.75	0.56	0.64	0.74	0.56	0.64	0.74
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)									
	Contribution to Provident Fund	8.43	17.10	24.02	25.70	27.50	29.43	25.70	27.50	29.43
	Total	8.43	17.10	24.02	25.70	27.50	29.43	25.70	27.50	29.43
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	(7.84)	133.54	(23.27)	(25.14)	(26.86)	(28.69)	(25.14)	(26.86)	(28.69)
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	1022.69	(227.59)	501.21	(296.47)	(512.94)	(724.40)	-707.68	-1148.46	-1378.46
X	Capital Employed	3835.69	3510.63	3196.68	3494.61	4754.64	4763.70	2880.99	4324.40	4287.48
XI	Return on Capital Employed	613.71	561.70	511.47	559.14	760.74	762.19	460.96	691.90	686.00
XII	Capacity Utilization	88.02%	86.45%	113.00%	64.07%	76.63%	76.63%	68.68%	76.63%	76.63%
XIII	Return adjusted for capacity utilization	613.71	561.70	511.47	559.14	760.74	762.19	460.96	691.90	686.00
XIV	Net Surplus / (Deficit) after allowable ROCE (IX - XIII)	408.97	(789.29)	(10.25)	(855.60)	(1,273.68)	(1,486.58)	(1,168.64)	(1,840.37)	(2,064.45)
XV	50% of the past deficit set off	(195.28)			0.00	0.00	0.00	0.00	-97.64	-97.64
XVI	Set off of balance three instalment of the past surplus assessed for the period 2007-08 to 2009-10				0.00	0.00	0.00	153.20	153.20	153.20
XVII	Total Deficit				-855.60	-1,273.68	-1,486.58	(1,015.44)	(1,784.81)	(2,008.90)
XVIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVII/I in %)				-31.08%	-40.55%	-44.79%	-43.48%	-71.99%	-76.15%
XIX	Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income				-38.81%			-63.88%		

Annex - IV

WORKINGS

	2013-14	2014-15
Income at the 2008 level of tariff as given by TMILL	For 7.65 lakh tonnes	For 9.15 lakh tonnes
- cargo handling	2042.40	2,546.92
- plot rentals	525.05	367.55
- HMC	185.80	226.48
	<u>2753.24</u>	<u>3140.94</u>
Income at the 2008 level of tariff	For the higher traffic of 8.20 lakh tonnes	For 3 months from April to June 2014
- cargo handling	2189.23	636.73
- plot rentals	562.79	91.89
- HMC	199.15	56.62
	<u>2951.18</u>	<u>785.23</u>
Less: Operating expenses incl. overheads and depreciation	3017.70	900.17
Operating surplus/ (deficit)	(66.52)	(114.94)
FMI less FME	(25.14)	(6.71)
Surplus before interest & tax	(91.66)	(121.65)
Capital Employed	2880.99	4324.40
ROCE	460.96	172.98
Net surplus/ deficit	(552.62)	(294.63)

Particulars	At the 2008 level of tariff		At the 2011 level of tariff	
	2013-14	2014-15	2013-14	2014-15
		3 months		3 months
Net Deficit	-5.53	-2.95	-10.15	-4.46
Total net deficit	-8.47		-14.62	
Differential deficit for 1 year and 3 months	-6.14			
Deficit at the 2011 level of tariff for the balance 1 year 9 months of the tariff cycle	-33.48			
Deficit to be recovered at the 2011 level of tariff in the balance 1 year 9 months of the tariff cycle	-39.62			
Operating income of balance 1 year & 9 months at the 2011 level of tariff	-44.97			
Total deficit as a % of operating income	-88.09%			